Tak wyobraża sobie nasz rysownik Adam Werka nowy prototyp trampa motorowego – 14 500 DWT – budowanego obecnie na pochylni Stoczni Szczecińskiej

MORZE

NR 4/377 ● ROK XVIII/XXXVIII ●
KWIECIEŃ 1962 ● CENA 3 ZŁOTE ●



WALKA O BRZEG

WIECZNA jest walka morza z lądem, stare jak świat zmagania ludzi z tym potężnym żywiołem. Co kilkanaście lat, jakby buntując się przeciwko woli człowieka, morze burzy się więcej niż zwykle, spiętrza się groźnie i podejmuje walkę o wydarty mu brzeg. Bije wtedy falami w wydmy, niszczy budowane przez lata umocnienia, wdziera w ujścia rzek, grozi powodzią.

Tak było również w lutym tego roku, kiedy to wzdłuż całego polskiego Wybrzeża ogłoszono alarm. Wiejące przez wiele dni silne wiatry z kierunków zachodnich i północnych spiętrzyły wodę w południowej części Bałtyku, grożąc zalaniem nisko położonych obszarów.

Najpoważniejsza sytuacja wytworzyła się w okolicy Karwi, gdzie fale rozmyły wał wydmowy, wysoki na około sześć metrów, rozbiły skryte wewnątrz betonowe wzmocnienia. Niewiele brakowało aby depresyjne Karwińskie Błota, zaludniony obszar obejmujący wiele tysięcy hektarów — znalazł się pod wodą.

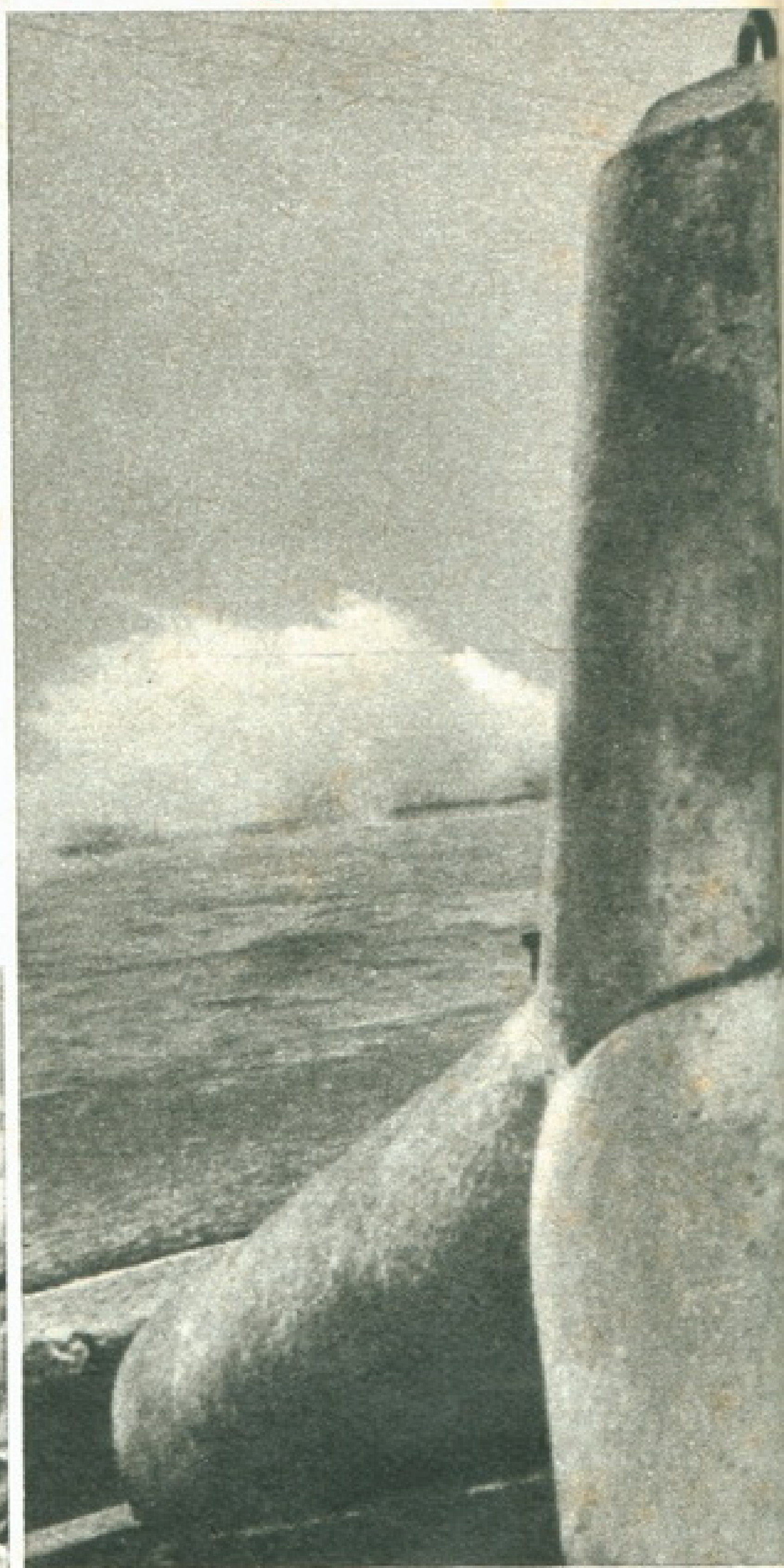
Wiele dni i nocy marynarze wraz z ludnością miejscową naprawiali faszyną i workami z piaskiem, niemal doszczętnie zniesiony przez morze wał.

Podobne zmagania toczyli — również wspomagani przez Marynarkę Wojenną z Gdyni mieszkańcy Chałup i Kuźnicy. W Chałupach fale zerwały drogę wiodącą przez półwysep. Przez powstałą wyrwę morze wtargnęło w głąb lądu, aż pod tor kolejowy. Równocześnie, od drugiej strony, wody Zatoki Puckiej podchodziły pod domy rybaków.

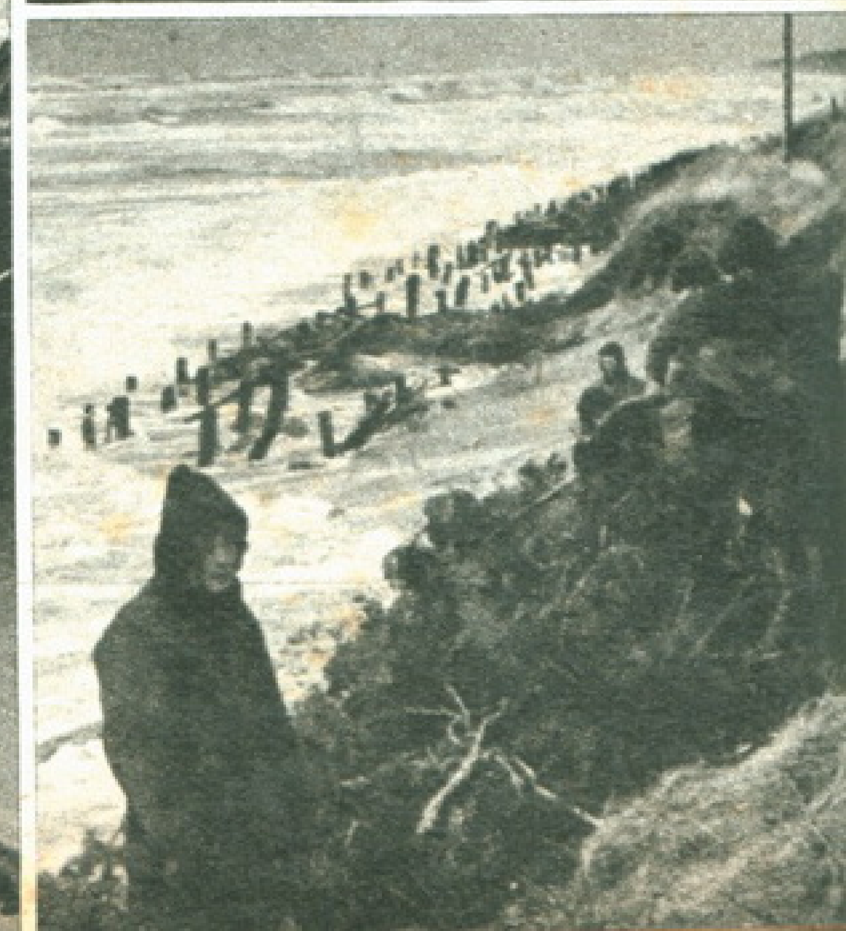
W Kuźnicy fale długi czas biły w jedno i to samo miejsce, niepokojąco podmywając podstawę wydmy. Za nią, piętnaście metrów dalej, stały pierwsze domy...

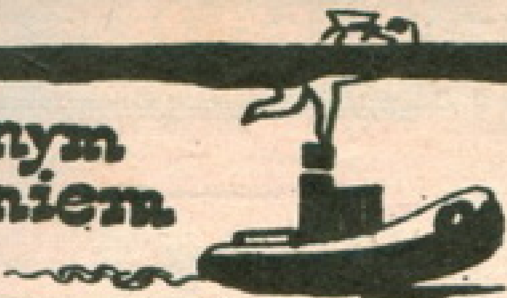
Tak samo jak Karwia i osady na półwyspie, alarmem objęte były Rewa, Gdańsk, Elbląg, Żuławy. Wydaje się, że nadszedł obecnie czas, aby podjąć radykalne środki, które lepiej niż dotychczas zabezpieczałyby polskie brzegi przed gniewem morza. Budowa odpowiednio trwałych wałów obronnych pochłonie niewątpliwie sporo pieniędzy, jednak doraźne wielokrotne naprawy nadwątlonych wałów kosztują również dużo, a efekty dają znikome.

Tekst i zdjęcia: **Henryk Kabat**









ANGLIA — ma obecnie w eksploatacji około 600 małych statków kabotażowych, w tej liczbie ok. 450 trampów do ładunków masowych (węgiel, cement, nazowy sztuczne, chemikalia, pasza dla zwierząt) oraz ok. 150 liniowców zatrudnionych w przewozie drobnicy między większymi miastami wybrzeża.

„BALLADYNA" — trzeci nowoczesny statek pasażerski Żeglugi Szczecińskiej, będzie kursować od czerwca rb. na trasie Szczecin — Świnoujście wraz z poprzednio zbudowanymi statkami „Lilla Weneda" i „Rosa Weneda".

BRAZYLIA — wkrótce podejmie produkcję wielkich silników okrętowych, w oparciu o licencje Sulzera i MAN'a.

BULGARIA — zamierza w roku bieżącym powiększyć pełnomorską flotę handlową o dalsze 77.000 BRT oraz utworzyć nowe połączenia żeglugowe, m. in. z Kubą.

„CLEMENCEAU" — pierwszy lotniskowiec zbudowany całkowicie we Francji (30.000 ton), został włączony w skład francuskiej floty na Morzu Śródziemnym.

„DENISON" — amerykański wodolot napędzany turbiną spalinową (szybkość 60 węzłów), ma kursować z Port Everglades na Florydzie do Nassau na Wyspach Bahama.

ELEKTROWNIA — poruszana energią przypływów morskich, będzie zbudowana na półwyspie Kola w zatoce Morza Barentsa w radzieckiej Arktyce.

„FREE ENTERPRISE" — („Wolna Inicjatywa"), taką nieco dziwną nazwę otrzymał zwodowany ostatnio w stoczni holenderskiej nowy prom angielski (850 pasażerów, 130 samochodów), przeznaczony na linię Dover — Calais.

„HEWELIUSZ" — nowoczesny motorowiec PLO (8.200 DWT), przeznaczony na linię południowoamerykańską, został spuszczony na wodę w stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie.

HISZPANIA — buduje obecnie statki dla 12 krajów i jej stocznie mają po raz pierwszy więcej zamówień na tonaż dla armatorów zagranicznych, niż dla armatorów krajowych.

HOLANDIA — zamierza zbudować do 1965 r. w Amsterdamie dok umożliwiający budowę i remonty statków wielkości do 150.000 DWT.

„HORIZONT" — nowy statek szkolny radzieckiej marynarki handlowej (4.500 ton), pierwszy z zamówionej serii trzech jednostek tego typu, został zbudowany w stoczni Neptun w Rostocku.

JUGOSŁAWIA — podwoiła w okresie ostatnich czterech lat tonaż floty handlowej, która w bieżącym roku osiągnie poziom 1.300.000 DWT.

KOŁOBRZEG — port wybrzeża koszalińskiego, ma być główną bazą eksportu polskich koni drogą morską.

„KOPALNIA SIEMIANOWICE" — dalszy frachtowiec typu „Liberty" (11.048 DWT), zakupiony we Włoszech, wszedł do eksploatacji pod banderą PŻM.

LOTNISKOWIEC — amerykański mniejszego typu (100 m długości), wycofany z floty rezerwowej, został kupiony na licytacji przez pływający hotel w San Remo na Riwierze włoskiej.

NORWEGIA — przystąpiła do zbierania ofert od stoczni w czterech krajach europejskich na budowę nowego transatlantyckiego statku pasażerskiego o pojemności ok. 21.000 BRT i szybkości 20 węzłów.

„NOWOWIEJSKI" — szósty z kolei drobnicowiec (10.600 DWT) budowany dla Polski w Jugosławii, został spuszczony na wodę w stoczni „3 Maj" w Splicie.

OŚRODEK — złomowania wraków, ma być utworzony na naszym wybrzeżu, przypuszczalnie w rejonie Szczecina.

„PUCHACZ" — lugotrawler przedsiębiorstwa „Gryf" w Szczecinie, został przydzielony Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni z przeznaczeniem na statek szkolny do nauki posługiwania się instrumentami nawigacyjnymi.

PUCK — stary port w Zatoce Gdańskiej, od tegorocznego sezonu letniego będzie odwiedzany przez statki żeglugi przybrzeżnej.

„SANTA MAGDALENA" — nowy amerykański liniowiec pasażersko-towarowy (14.000 BRT), został spuszczony na wodę z przeznaczeniem na linię z Nowego Jorku do zachodnich portów Ameryki Południowej (przez Kanał Panamski).

„SOYA ANDREA" — nowy zbiornikowiec szwedzki (40.550 DWT) o napędzie turbinowym, jest pierwszym na świecie statkiem tego typu przeznaczonym do szkolenia oficerów pokładowych i maszynowych.

TARGI MORSKIE — międzynarodowe, mają być organizowane co roku w Szczecinie, poczynając od 1963 r.

TEMA — nowy port Ghany, został oficjalnie oddany do eksploatacji.

ZWIĄZEK RADZIECKI — zbuduje statek dla 65 pasażerów, wykonany całkowicie z mas plastycznych.

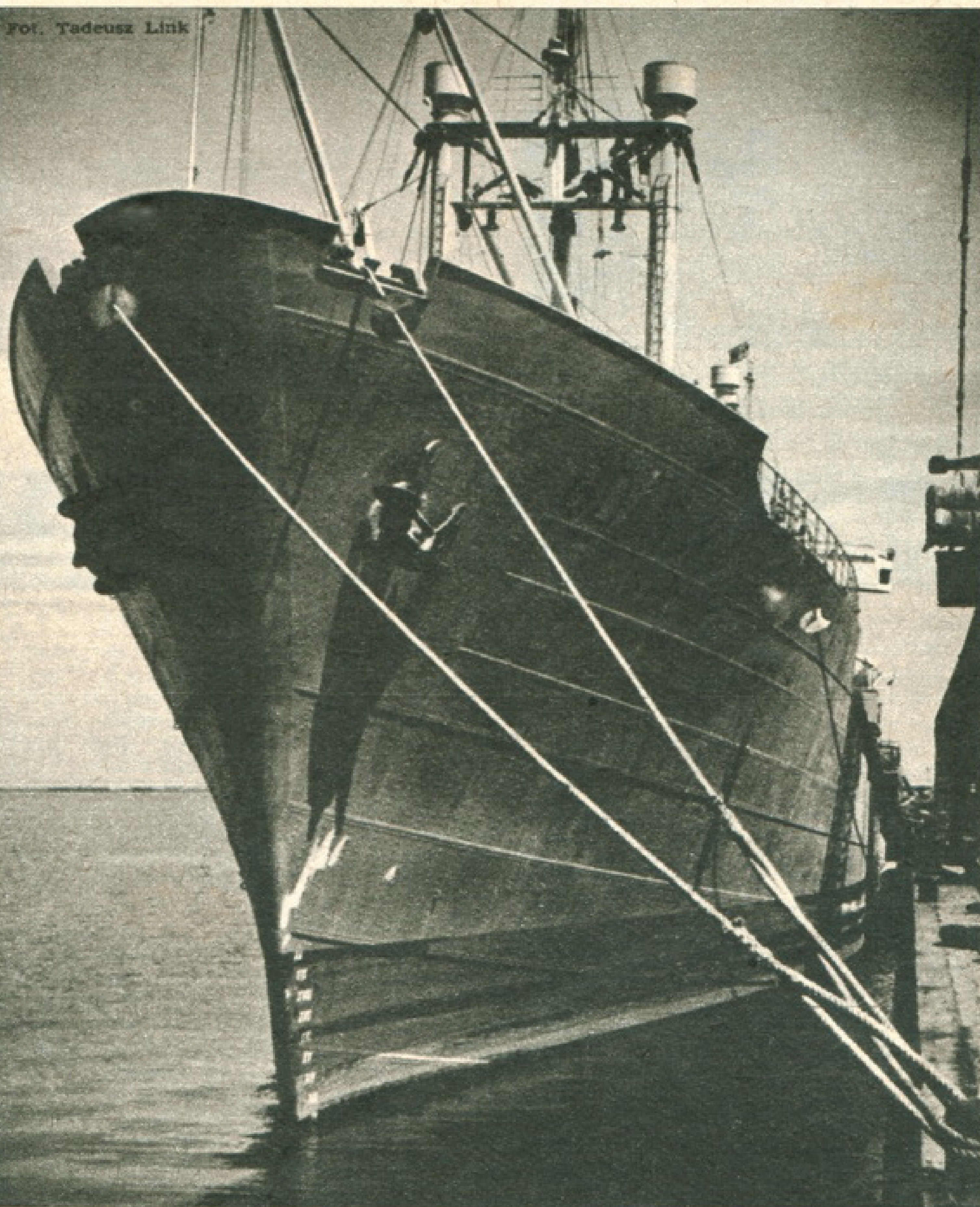
ŻEGLUGA MAZURSKA — ma otrzymać w rb. pięć nowych statków wycieczkowych i zamierza uruchomić nową trasę żeglugową Ostróda — Iława.

„ŻUBR" — pierwszy z serii pięciu pchaczy, które w rb. mają być przekazane do eksploatacji naszej żegludze śródlądowej, został zwodowany w Warszawskiej Stoczni Rzecznej.

M S „GDANSK" BOHATEREM DNIA W TANGERZE



Na zdjęciu obok: Kapitan ż.w. Czesław Pawłowicz



Fot. Tadeusz Link

W dniu 7 marca br., w czasie silnego sztormu, załoga polskiego motorowca „Gdańsk" — armator PLO — uratowała na Zatoce Biskajskiej 26 marynarzy z płonącego statku marokańskiego „Ketama".

Marynarze polscy sprawnie przeprowadzili niezwykle trudną akcję ratowniczą pod dowództwem kapitana żeglugi wielkiej Czesława PAWŁOWICZA. Na naszym statku marokańscy rozbitkowie znaleźli troskliwą opiekę, a w dniu 10 marca dostawieni zostali do portu w Tangerze.

Przybycie m/s „Gdańska" do Tangeru stało się wydarzeniem dnia, a tłumy mieszkańców miasta, zebrane na nabrzeżu, przy którym zacumował „Gdańsk" żywiołowo manifestowały na cześć polskich marynarzy. Na pokład statku przybyli z gorącymi podziękowaniami przedstawiciele *Compagnie Marocaine de Navigation* z Casablanci — armatora statku „Ketama", attache polskiej ambasady w Rabacie oraz dziennikarze z prasy i radia. Następnego dnia wszystkie dzienniki w entuzjastycznych artykułach omawiały bohaterską postawę naszej załogi.

Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni otrzymały od armatora marokańskiego depeszę następującej treści:

„Gorące podziękowanie za uratowanie załogi naszej „Ketamy" przez „Gdańsk".

Po opuszczeniu Tangeru m/s „Gdańsk" kontynuuje swoją podróż do Pireusu, Salonik, Aleksandrii, Latakii i Bejrutu.

Wieńczysław Kon

Pod banderą INDONEZJI



Kapitan Wieńczysław Kon (z lewej) z oficerem indonezyjskim na swym statku

Piękna Indonezji można jedynie domyślać się z popularnej u nas piosenki „Indonezja", niemniej moja romantyczna dusza uległa jej czarowi. Folkloru Archipelagu można się co prawda doszukać tylko między wierszami książek Conrada, ale parę jego opowieści podziałało na moją wyobraźnię. Chciałem poznać błękit Morza Jawajskiego, poznać „raj na ziemi" czyli wyspę Bali, na której w cieniu kokosowych palm żyją ponoć najpiękniejsze dziewczęta na świecie, do tego stale chodzące nago do pasa. Pewnego więc styczniowego dnia spakowałem walizkę i w 48 godzin później wysiadłem ze skandynawskiego samolotu w Djakarcie, stolicy Indonezji.



PRAWDĘ o wyjeździe do Indonezji trzeba jednak uzupełnić paroma szczegółami. Po wyjeździe Holendrów, Indonezja zaczęła odczuwać brak fachowców w wielu dziedzinach swego młodego i niezależnego życia gospodarczego, między innymi w żegludze morskiej. Z dużą dozą ambicji i wysiłku Indonezyjczycy usiłowali radzić sobie sami, ale wymagania urzędów klasyfikacyjnych i asekuracyjnych zmusiły ich do sprowadzenia zza granicy kilkudziesięciu oficerów marynarki handlowej z możliwie wysokimi dyplomami. Pływało tam już kilku niemieckich kapitanów i jugosłowiańskich mechaników, przez rok pracowało parę oficerskich załóg radzieckich, ale najwięcej przez indonezyjską żeglugę przewinęło się Polaków. Zapotrzebowano dziewięćdziesięciu, pojechało czterdziestu. Kontrakt, zawierany za pośrednictwem Związku Zawodowego Marynarzy oraz Polskich Linii Oceanicznych, był umową na 2 lata. Niektórzy jednak wrócili do Kraju wcześniej, wielu zaś po 2 latach i urlopie w Polsce wyjechało do Indonezji ponownie i pływają tam do dziś.

Przejmuję statek

Po krótkim pobycie aklimatyzacyjnym w Djakarcie przyjechano po mnie pewnego popołudnia do hotelu, dano pół godziny na spakowanie walizki i zawieziono na statek dla objęcia funkcji kapitana. Wręczono mi przy tym dokument mustrujący, na którym było wyraźnie napisane: „...dengan ini kami beritahukan... ditempatkan sebagai nachoda"... Uświadomiłem sobie nagle, że w tym języku trzeba będzie jutro wydawać bezbłędne komendy manewrowe załodze na dziobie i rufie statku, czy sternikowi przy sterze. Trzeba będzie załatwiać wiele spraw, które bez udziału kapitana nie mogą być rozstrzygnięte.

Statek był mały, nazywał się „Panehan" i wyruszał w drogę nazajutrz rano. Jego kapitan dziś wieczorem miał mi zdać swe obowiązki. Pierwsze kroki na pokładzie wprowadziły mnie w gromadkę młodzieży — oficerów i ich żon. Przyjęli mnie przyjaźnie, z uśmiechem i bez zażenowania. W języku angielskim znali w sumie dziesięć słów. Razem z moją znajomością pięciu słów po indonezyjsku starczyło to na wymianę kilku grzeczności, po czym zagarnął mnie kapitan, sympatyczny starszy pan, który na szczęście wcale dobrze władał angielskim. Z miejsca przystąpiliśmy do zdawania i przyjmowania obowiązków, w czym najwięcej czasu zajęły książki kasowe. Rachunki, kwity, zapisy, prowadzone były z nadzwyczajną skrupulatnością, ale w języku indonezyjskim. Sprawdziłem, przyjąłem, podpisałem.

Na drugi dzień przed południem stanąłem na mostku z silną tremą. Zdawałem sobie sprawę, że jestem w centrum krytycznej uwagi całej załogi — jako kapitan, jako nowy człowiek na statku i jako cudzoziemiec. Ale już od pierwszych chwil odczułem, że jestem otoczony życzliwością i lojalną chęcią wszystkich, aby wspólnie wykonywane odejście od nabrzeża i wyjście z ciasnego basenu na otwartą redę odbywało się sprawnie i bezpiecznie.

Gdy znaleźliśmy się wreszcie na rzeczywiście błękitnych wodach otwartego morza, a spod dziobu statku w prawo i w lewo szybkim lotem pryskały małe, srebrno-czarne latające rybki, odprężyłem się wewnętrznie. Otaczali mnie ludzie innej rasy, ludzie, z którymi nie miałem wspólnego języka, ludzie, których spotkałem zaledwie wczoraj wieczorem, a mimo to poczułem się z nimi dobrze i bezpiecznie, jak się można czuć zajmując użyteczne miejsce w dobrze zgranym zespole.

Żegluga wśród wysp

Byłem zatrudniony przez największego państwowego armatora „Pelajaran Nasional Indonesia" albo w skrócie „Pelni" (słowo **pelajaran** oznacza żeglugę albo nawigację). Portem macierzystym była Djakarta i stąd po całym Archipelagu rozchodziły się liczne regularne linie, obsługiwane przez nasze statki. Każdy rejs trwał od 3 do 6 tygodni, a każda linia obsługiwała po kilkanaście i więcej portów. Nie wszystkie miejscowości, do których zawijaliśmy, zasługiwały na miano portu. Większość z nich to zaledwie przystanie, a jeszcze częściej po prostu miejsca kotwiczne naprzeciw jakiejś małej osady lub wsi. Przeładunek odbywał się wówczas za pośrednictwem łodzi i na plecach kulisów. Do takich miejscowości woziliśmy, oczywiście, prawie wyłącznie towary konsumpcyjne, co możnaby nazwać zaopatrywaniem ludności w artykuły pierwszej potrzeby, których na miejscu się nie wytwarza. W portach takich jak Padang i Belawan na Sumatrze lub Makassar na Celebesie ładuje się bogactwa naturalne tych wysp, przeznaczone na eksport via Djakarta, a ze wszystkich w ogóle wysp, szczególnie wschodniej części Archipelagu, zwozi się do Djakarty najpowszedniejsze dobro naturalne Indonezji — koprę, czyli nasiąknięte olejem palmowym łupiny wewnętrznej części orzechów kokosowych.

Każdy statek, choćby i najmniejszy, jest też wykorzystywany do przewozu pasażerów. Pasażerów kabinowych jest bardzo niewielu, bo i statki z kabinami są nieliczne, a ilość kabin jest na nich ograniczona. Pasażerowie zalegają więc górny pokład. Każdy indonezyjski statek jest przystosowany do wożenia pasażerów na pokładzie, posiada więc nad nim daszek lub rozciągnięty tent. Każdy statek ma wyznaczoną dla siebie maksymalną ilość pasażerów, jaką mu wolno zabrać, ale gdy zabiera komplet, na pokładzie jest tak ciasno, że trudno po nim przejść.

Polskie faworki w kraju kokosów

Archipelag Indonezyjski mieści się w prostokącie o niebagatelnych wymiarach boków, mierzących 2 400 mil morskich wzdłuż równoleżników i 1 140 mil wzdłuż południków. Przez środek prostokąta przechodzi równik i z tego faktu wynika, że na każdą z 3 000 wysp Archipelagu słońce dwa razy do roku leje swój żar wprost z zenitu. Przez Archipelag przebiega kilka szlaków dużej żeglugi międzynarodowej, ale zagraniczni marynarze mają możność tylko z daleka podziwiać malowniczą panoramę grzbietów górskich, biegnących wzdłuż brzegów Sumatry i Jawy, odwiedzają zaś nieliczne porty o nieciekawym, kosmopolitycznym charakterze.

Mnie było dane pływać po takich zakątkach, których nie odwiedzają marynarze, ani zagraniczni specjaliści, ani tym bardziej — turyści. Jeżeli tam spotykałem Europejczyków, to byli to wyłącznie lekarze, przeważnie Niemcy. Tu i ówdzie spotykałem również białych misjonarzy, ale ci nie prowadzą już nawracania „pogan" na wiarę chrześcijańską. Niektórzy siedzą w Indonezji po kilkanaście i więcej lat, zajmują się prowadzeniem szkół, szpitali, hodowlą, budową dróg i cieszą się uznaniem tubylczej ludności.

W jednej z pięknych zatoczek na wyspie Flores odwiedził mnie na statku świecki misjonarz, Polak, p. Jeżdżewski, rodem z Kościerzyny. Tuż przed wojną wyjechał on na Flores z Gdyni i do dziś uczy tubylców budować domy. Mimo 23 lat, jakie minęły od rozłąki z bratem, który do dziś pracuje w porcie gdyńskim, p. Jeżdżewski mówi po polsku tak, jakby z Polski wyjechał nie dalej, jak wczoraj.

Gdy po „Panehanie" dostałem inny, większy statek, otoczyli mnie również i nowi ludzie. Ochmistrz statku, poznając się ze mną, powiedział:

— A czy pan wie, kapitanie, że moja matka jest Polką?

Spojrzałem na śniadą, sympatyczną gębę mieszkańca północnego Celebesu i wydusiłem z siebie niedowierzające „niee?" Ale ochmistrz się poprawił, że nie „mother", jako że mówiliśmy ze sobą po angielsku, lecz „mother-in-law", tj. teściowa.

Okazało się, że teściowa ochmistrza jest rzeczywiście Polką, która jako dziecko opuściła rodzinną wieś pod Trembowlą, w Stanach Zjednoczonych wyszła za mąż za Indonezyjczyka i z nim przyjechała na Celebes, gdzie dziś najnormalniej w świecie prowadzi fermę.

Zamiast jabłek, pani M. hoduje kokosy na wysokich palmach i niskie krzaki aromatycznych ananasów. Jej córka — medyczka — przemiła pani Katarzyna, która wychowała się wśród palm i bambusów jest jednak pół-Polką i mieszka w Djakarcie. Mówi dobrze po holendersku, angielsku i japońsku, obok rodzinnego dialektu minehasa oraz nowego, narodowego języka indonezyjskiego. Jest przedstawicielką młodego, emancypującego się pokolenia.

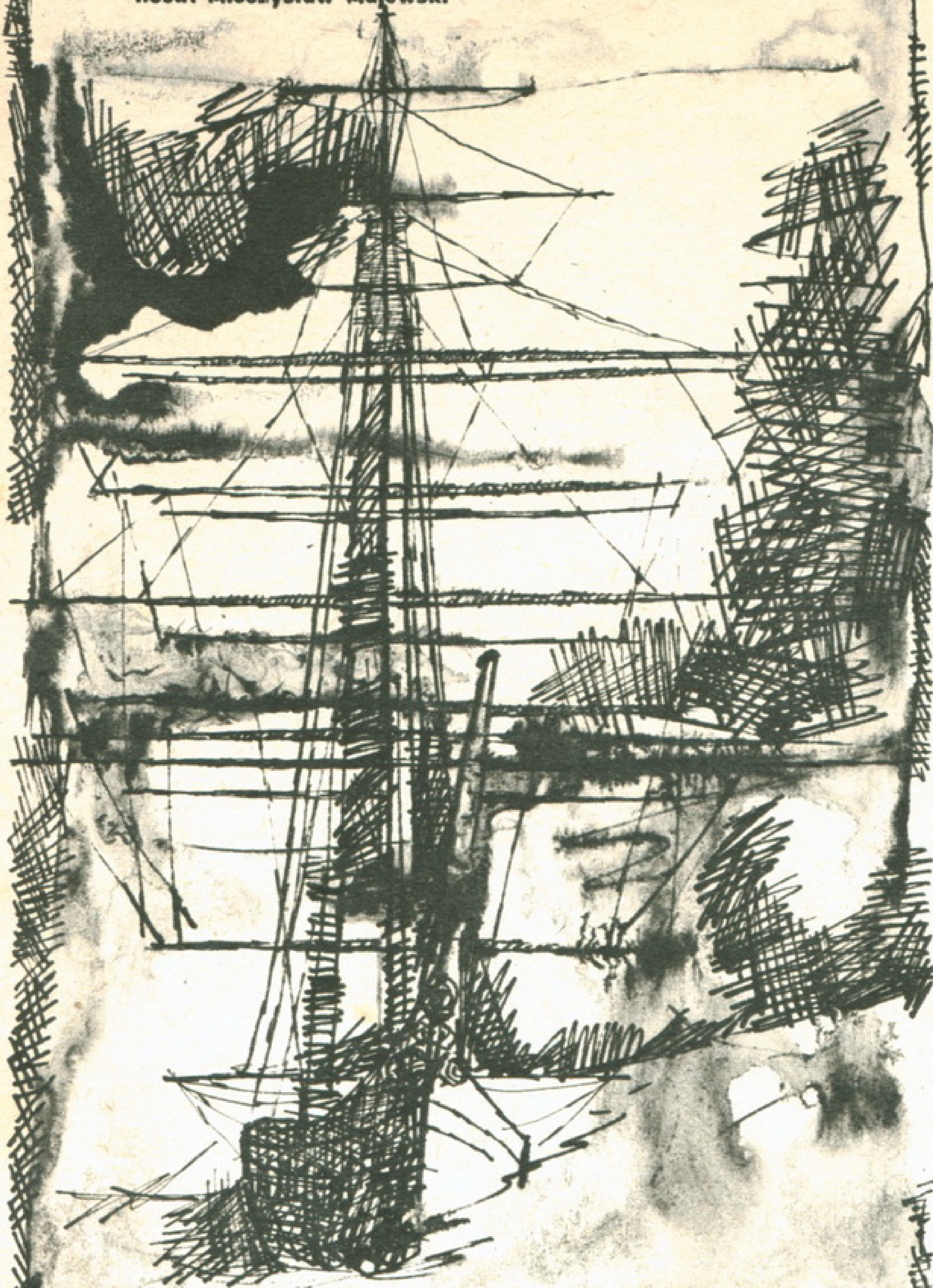
W mój drugi rejs na Morze Jawajskie, prowadzący wprost właśnie na wyspę Bali, wyruszyłem z prezentem, jaki otrzymałem od pani Katarzyny: dużą paką takich najprawdziwszych polskich faworków, z jakich słynną była zawsze warszawska cukiernia Gajewskiego.



EUGENIUSZ WASILEWSKI

Przez saling

Ilustr. Mieczysław Majewski



MOTTO:

...Motylem potem zbierał, magicznej latarki cuda wywoływałem na ściennej tapecie, przez długi czas zbierałem też pocztowe marki, bo były mi jak podróż nieznana po świecie.

(L. STAF

Nikt się nie rodzi marynarzem z tęsknotą za morzem. Jako chłopak zawsze byłem na bakier z geografią. Na ślepej mapie szukałem często Pirenejów w Alpach, a Amazonka u mnie wpływała do La Plata. Szesnaście lat, to straszny okres w życiu młodego człowieka, bo to bicepsy mocne, wąs też się sypie, ale w górnych rejonach, pod bujną czupryną wiatr hula, że aż hej.

W Szkole Morskiej miałem przyjaciela, tak zwanego „Trumbę", który był specjalistą w innej znów dziedzinie. Zapytany na egzaminach maturalnych przez delegata Ministra Oświaty — „Co pan czytał z literatury polskiej" — po długim namyśle odparł grobowym głosem: „Chata Wuja Toma" — Sienkiewicza", a zdumioną minę tegoż delegata i dalsze pytanie — „co jeszcze?" — pokwitował spokojnie: „że nic już więcej, bo na duperele nie miał w Szkole Morskiej czasu ucząc się nawigacji". A że nawigację istotnie znał dobrze, więc go jakoś razem z tą „Chatą Wuja Toma Sienkiewicza" przez patent dojrzałości przepchnięto. Później zresztą, na morzu, „przeprosił" i Kraszewskiego i Sienkiewicza, a patent dojrzałości zweryfikowało życie. Jest od lat wielu świetnym kapitanem żeglugi wielkiej, tak jak i Bolcio — wachmistrz kawalerii — który Sienkiewicza „znał bardzo dobrze, bo miał takiego w trzecim szwadronie, ale mu padł pod Baranowiczami".

Weryfikowało nas życie i weryfikowało morze. Pamiętam pierwszy rozkołys statku za Helem i choleryczną pomarańczową marmoladę. Cieszyły się dorsze za burtą, a na marmoladę do dziś dnia patrzeć nie mogę.

Synonimem naszego „zejmaństwa", u samego progu kariery marynarskiej, były faja i nóż. Gorzkie to było, wstrętne i sos leciał do gęby, ale fajka musiała być przecież, gdyż innych dowodów zejmaństwa, oprócz mundurka z kołnierzem — nie było. Wyrzygiwaliśmy dopiero ląd, zmienialiśmy skórę, pojęcia, pseudomaskę i literaturę. A pamiętam do dziś zwroty w rodzaju: *„Burza się skończyła. Sternik powiedział, chwała Bogu — po czym położył ster na burtę i zasnął".* Albo: *„Podchodziliśmy do wysp nieznanych, kil okrętu wbił się w piasek, zgrzytnęły hamulce i okręt stanął. Kapitan wyjął fajkę z ust i splunąwszy potężnie, poszedł kołyszącym się krokiem na bak, gdzie niedbałym ruchem ręki zarzucił na ląd kotwicę".*

Tak, gorzka była ta fajka, gorzka metamorfoza i do krwi zdarte dłonie od grubych lin. Gorzkie było tłumienie chłopięcego lęku w złych godzinach ryczących sztormami nocy.

Dzisiaj, kiedy mój mały, głupiutki synek, patrząc na złote paski ojca — marzy o morzu, wzruszam się jego nieświadomością i nie wiem jak mu przekazać surową prawdę morza.

Nie było dolarów w worku, nie było w każdym porcie narzeczonej, chociaż wzruszenia były. Wzruszenia pierwszych wyłaniających się zza horyzontu nieznanych lądów, wzruszenia aksamitnych tropikalnych nocy. Pierwsze palmy i latające ryby, pierwsza — czarowana bełkotem słów nieznanych — miłość i listy. Listy — powiernicy tęsknoty, listy — namiastka domu, listy — wzruszenia i listy — tragedie.

W rozgwarze i młynie dnia powszedniego na lądzie, list będzie tylko listem. Przejrzany, przeczytany z niewiększą uwagą niż książka czy informacja i odłożony ad acta. Listy czytane w morskiej samotności nabierają znaczenia ważnych dokumentów. Każde słowo się waży i dotyka sercem, każde słowo jak znak mapy morskiej, ma swoją wielką wagę i ostateczny sens. Pochylony w kabinie nad otrzymanym listem czytam go kilka razy i żyję znów sprawami najbliższych, biorę w nich udział jak normalny człowiek, ja, wieczny tułacz i gość. Schodzę wraz z nim na ląd.

Jakże mało wie o życiu marynarza przeciętny człowiek z lądu.

Powojenne tempo rozwoju floty w Polsce współczesnej i specyficzny, a nie zawsze właściwy dobór kadr pływających, stworzył niechlubny obraz zakonu błędnych rycerzy morza. Różnice międzypaństwowych parytetów walutowych stworzyły precedensy do szukania łatwych, acz ryzykownych zarobków przez element, który tylko dlatego przyszedł na morze. To nie są marynarze i nigdy nimi nie będą. Wcześniej czy później, wyrzuci ich morze na ląd.

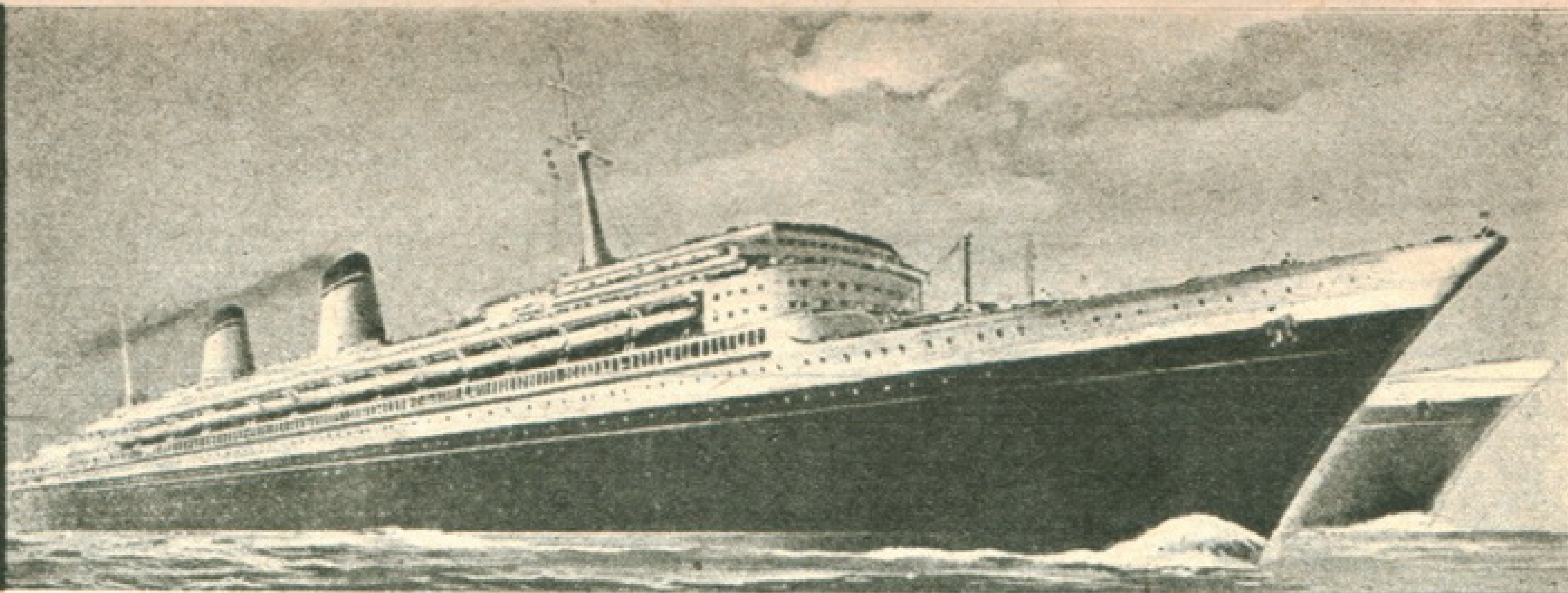
Morze wychowa samo swoich ludzi, którzy go kochać będą od dziecka, od tych cielęcych lat, w których nie ma rachunku zysków opartych na różnicach walut, a tylko jest nadmiar sił, entuzjazm i ciekawość świata. Te właśnie cechy pozwolą bezkarnie wysysać pierwsze fajki goryczy i radości morza, w których się rozsmakują do końca swoich dni.

Ostatnie roczniki uczniów Państwowej Szkoły Morskiej, z którymi zetknąłem się jako z praktykantami na dowodzonym przeze mnie statku, ich piękna postawa marynarska, entuzjazm i radość wykonywania każdego zadania, dały mi asumpt do napisania tych wspomnień, które im dedykuję i przekazuję na trudną, długą drogę do samotnego kapitańskiego mostku, na którym kiedyś staną.

I kiedy nauczą się morza i wszystkich jego spraw, wtedy spokojnie przejmą z naszych rąk odpowiedzialność za powierzone im życie ludzi i olbrzymi majątek państwowy.

inni budują...

TADEUSZ DZIEKOŃSKI



„Michelangelo" i „Rafaello" siostrzane statki o pojemności około 40 000 BRT każdy. Zdolność przewozowa — po 1 850 pasażerów. Przewidywana szybkość 29 węzłów. Rozpoczęcie budowy obu jednostek nastąpi w drugiej połowie br.

Mimo ostrej i dotkliwej w skutkach konkurencji, jaką dla pasażerskiej żeglugi morskiej stanowi komunikacja lotnicza, co szczególnie daje się zaobserwować na szlaku transatlantyckim — przedsiębiorstwa żeglugowe bynajmniej nie ustępują z pola walki o pasażera. W kołach żeglugowych panuje pogląd, więcej nawet — pewność, że wprawdzie supremacja w przewozach pasażerskich przez Atlantyk i na innych szlakach transoceanicznych należeć będzie do samolotów, to jednak statek utrzyma nadal swoją pozycję. Wprawdzie nie będzie on służył wyłącznie jako środek transportu, lecz, w większym jeszcze stopniu niż dotychczas, wykorzystywany będzie jako pływający hotel — pensjonat, łączący podróż z wypoczynkiem, rozrywką i wygodą.

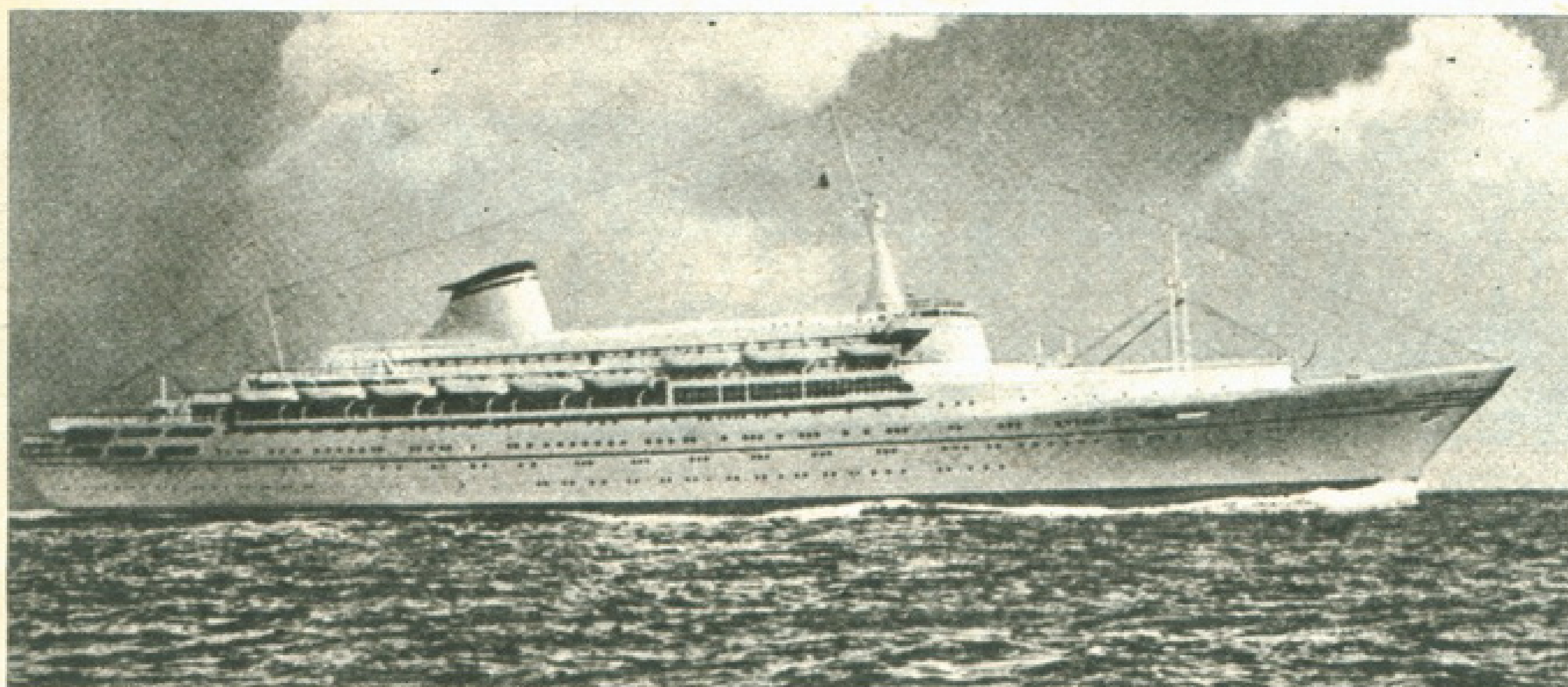
W tym, nieco zmienionym charakterze, żegluga morska może liczyć przez długie jeszcze lata na dostateczną ilość pasażerów — opłacalną z punktu widzenia eksploatacji handlowej i to zarówno na regularnych połączeniach liniowych, jak tym bardziej na rejsach wycieczkowych. W tych ostatnich statek dysponuje zresztą takimi atutami i atrakcjami, jakich samolot nie jest w stanie dostarczyć swym pasażerom.

To — w pełni aktywne, stanowisko kół żeglugowych, znajduje najlepsze potwierdzenie w postaci licznych kontraktów zawieranych na budowę nowych statków pasażerskich, przeznaczonych bądź na uzupełnienie istniejącego tonażu, bądź też na zastąpienie wysłużonych jednostek pasażerskich.

Ażeby nie być gołosłownym, wymienię kilka tylko, będących w trakcie budowy lub zamówionych ostatnio, nowych, dużych statków pasażerskich przeznaczonych na obsługę szlaków oceanicznych i rejsów wycieczkowych.

A więc: włoskie przedsiębiorstwo armatorskie „Italia" zamówiło w stoczni „Ansaldo" w Genui dwa wielkie transatlantyki pasażerskie po ca 40 000 BRT każdy. Będą one nosiły nazwy: „Michelangelo" i „Raffaello". Stępka na te dwa statki położona zostanie w drugiej połowie 1962 r. Będą to najszybsze jednostki pasażerskie floty włoskiej, rozwijające szybkość 29 węzłów. Pozwoli to na pokonanie dystansu Genua — Nowy Jork w ciągu zaledwie 7 dni. Każdy z tych statków będzie posiadał zdolność przewozową 1850 pasażerów w trzech klasach wyposażonych z wielkim komfortem.

Oprócz tych dwóch, nowych transatlantyków, regularną komunikację na trasie Genua — Nowy Jork utrzymywać będą nadal również dwa statki „Leonardo da Vinci" i „Cristoforo Colombo".



„Galileo Galilei" – 27 500 BRT, siostrzany statek „Guglielmo Marconi". Oba dwukiasowe statki mogą przewozić po 1 700 pasażerów. Szybkość 24 węzły. Wejdą do eksploatacji na linii Włochy — Australia na jesieni bieżącego roku.

Na zamówienie armatora włoskiego „Lloyd Triestiono" stocznia Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone buduje 2 statki siostrzane: „Galileo Galilei" i „Guglielmo Marconi" (po 27 500 ton), które wejdą do eksploatacji na jesieni br. Ta sama stocznia na zamówienie przedsiębiorstwa żeglugowego „Home Lines" buduje statek pasażerski 30 000 BRT (na razie bez nazwy), który wejdzie do eksploatacji w r. 1963.

Armator norweski „Det Norske Amerikalinjen" zwrócił się do różnych stoczni okrętowych Francji, W. Brytanii, Włoch i Belgii o złożenie ofert na budowę nowoczesnego statku pasażerskiego przeznaczonego na trasę północnoatlantycką oraz na wycieczki dalekomorskie.

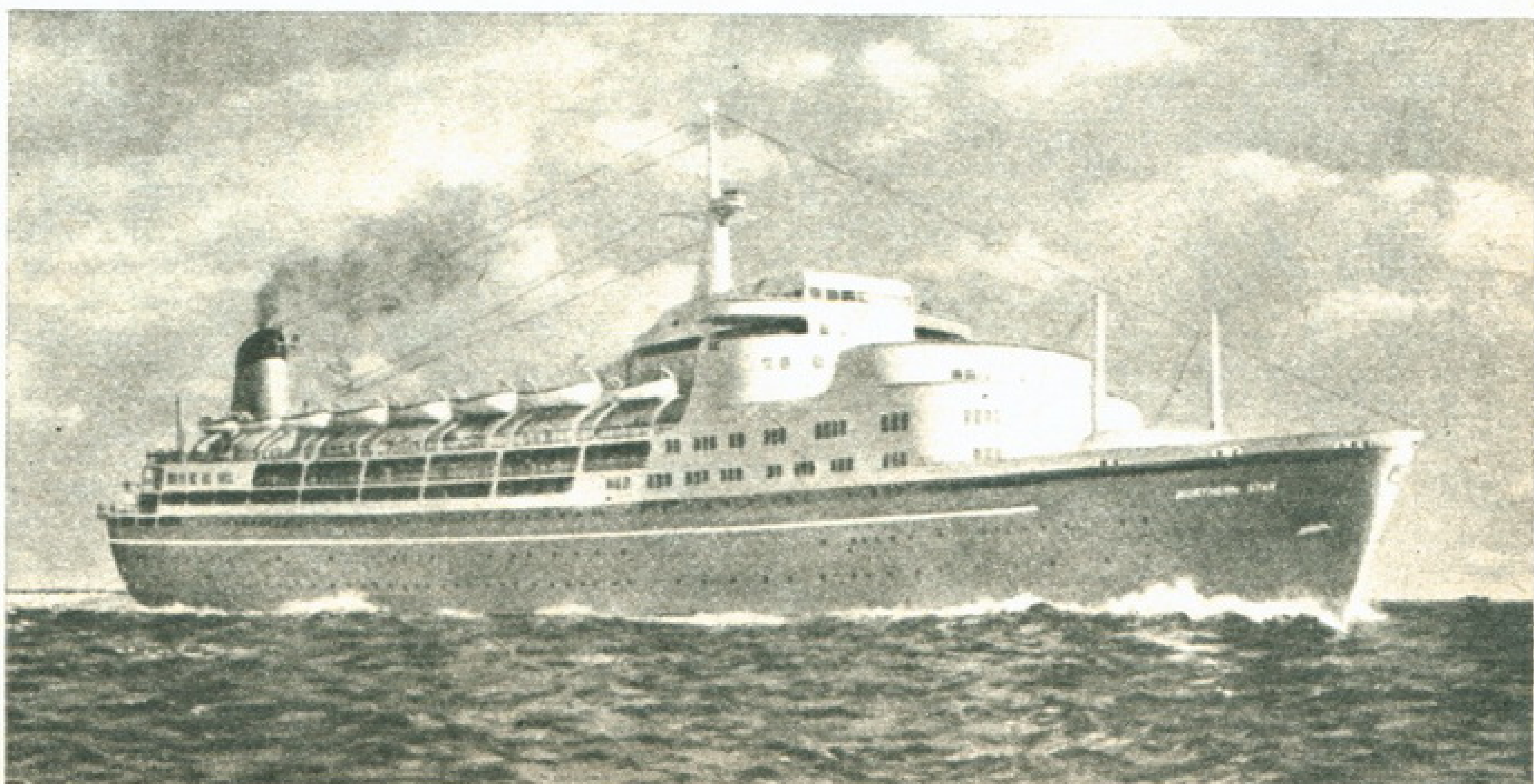
Statek ten powinien mieć tonaż 21 000 BRT, długość 187,45 metrów, szerokość 24,40 metrów, szybkość 20 węzłów, zdolność przewozową w komfortowych warunkach dla 850 pasażerów w rejsach wycieczkowych. Ma on wejść do eksploatacji najpóźniej w 1964 r.

Ten nowy transatlantyk norweski zastąpi wysłużony już statek m/s „Stavangerjord", który z chwilą wejścia do eksploatacji nowego statku, zostanie przeznaczony na złom. Zamówienie przez armatora norweskiego nowego statku na linię północnoamerykańską, statku, którego parametry są prawie identyczne do projektowanego następcy „Batorego", świadczy o tym, że projekty polskich żeglugowców są słuszne i prawidłowe.

Fakt ten jest również sygnałem, że armator norweski widzi dobry interes w zastąpieniu starego statku nowoczesną jednostką i może nas ubiec, jeśli

Dokończenie na str. 15

„Northern Star" — 22 000 BRT, jednoklasowy, angielski pasażer przewozi jednorazowo 1 417 pasażerów, szybkość 9,5 węzła, wejdzie do eksploatacji w połowie br. w służbie armatora „Shaw Savill and Albion Co".



Okresem, w którym zaczęła się tworzyć taka forma munduru marynarskiego, jaką oglądamy dziś — był przełom XVIII i XIX wieku. W tym czasie polska bandera nie była reprezentowana na morzu.

Kaprowie na wodach amerykańskich

Kaprowie amerykańscy nosili jeszcze stroje bardzo przypominające te, które oglądaliśmy na planszy w poprzednim numerze. Ich ubiór (*patrz ryc. 1*) składał się z surduta zwanego rajtrokiem, najczęściej koloru zielonego lub brązowego, z pąsowymi mankietami i wyłogami; dalej — z pąsowych pludrów, czyli spodni do kolan, żółtej kamizelki, białych pończoch, półbutów, trójgraniastego kapelusza barwy brązowej i wreszcie szerokiego pasa, nabijanego mosiądzem. Za pas zatykano pistolety, a przy boku noszono szablę.

Jak powstał marynarski kołnierz

Na to pytanie niełatwo odpowiedzieć. Istnieje kilka wersji, a jedna z najbardziej wiarygodnych jest następująca: Kapitanowie okrętów kaperskich, nie mogąc znaleźć dostatecznej ilości ochotników do niebezpiecznej służby na pokładach swoich jednostek, uciekali się po prostu do porywania ludzi z lądu. Bosman okrętowy brał do pomocy jednego lub dwóch marynarzy i udawał się nocą do najbliższej tawerny. Jego wprawne oko potrafiło wyłuskać z tłumu biesiadników odpowiedniego kandydata. Dalsze wypadki następowały w szybkim tempie. Najpierw pojono delikwenta winem, a następnie pijanego wyprowadzono na nabrzeże. Tam zarzucano mu worek na głowę i mocno wiązano w okolicy pasa, pozostawiając do oddychania jedynie małe otwory na wysokości głowy. Tak skrępowanego rzucano na dno łodzi i dostarczano na okręt.

Następnie wycinano w worku otwory na głowę i ręce, aby pojmany mógł pracować.

Po kilku miesiącach, kiedy porwany zdążył się już przyzwyczaić do warunków okrętowych i oswoić z myślą pozostania kaprem, obcinano większą część worka, pozostawiając jedynie krótką pelerynkę, po to, by odróżnić nowego od załogi starej. Z biegiem czasu marynarze doszli do wniosku, iż taka pelerynka-kołnierz, jest nawet praktyczna, gdyż chroni bluzę lub koszulę przed zabrudzeniem. Wspomnieć tu należy, że marynarze nosili wówczas długie włosy, wiązane w warkoczyki, a w dodatku smarowali je tłuszczem (*patrz ryc. 2*). Kołnierz marynarski miał więc uzasadnienie i szybko stał się nieodzowną częścią stroju.

Za czasów Nelsona

W tym czasie stroje marynarskie, a zwłaszcza oficerskie, były już w marynarkach europejskich mniej więcej jednolite, i w dodatku bardzo podobne do siebie we wszystkich wielkich flotach (*patrz ryc. 3*). Mundur oficera ,składał się z niebieskiego surduta ze złotymi epoletami i bulionami oraz bogatymi haftami. białych obcisłych spodni oraz wysokich, żółtych butów z wywiniętymi cholewami. Często zamiast długich butów zakładano na nogi białe, sięgające za kolana pończochy i żółte półbuty. Na głowach noszono niebieskie, trójgraniaste kapelusze, na których po lewej stronie umieszczano godła państwowe lub pióropusze. Pudrowane włosy splatano w warkoczyki zwane harcapami. Stroju dopełniały — czarna krawatka, wiązana luźno pod szyją, biała kamizelka i barwna (najczęściej karmazynowa) szarfa, jeśli — oczywiście — danemu oficerowi przysługiwała. Takie bowiem elementy umundurowań jak np. szarfa, czy pióropusz na kapeluszu, przysługiwały jedynie wyższym oficerom. Uzbrojenie osobiste oficerów składało się z pistoletów oraz pałaszy, szabli lub szpad.

Żołnierze piechoty morskiej byli w tym okresie umundurowani bardzo podobnie, tyle że skromniej, zarówno pod względem ilości ozdób, jak i jakości materiałów. Nosili oni również trójgraniaste kapelusze, niebieskie, sukienne rajtroki, białe spodnie, kamasze oraz białe kamizelki. Prócz karabinów z bagnetami, posiadali jako broń boczną pałasze, podobne do oficerskich, tylko cięższe i szersze.

Zmienił się również strój prostych marynarzy. Obok kołnierzy pojawiła się druga, bardzo ważna nowość, szerokie, długie spodnie marynarskie, zamiast uprzednio stosowanych obcisłych pludrów.

Muzykanci

Niepoślednią rolę odgrywali na okrętach muzykanci, zwłaszcza trębacze oraz dobosze i werbliści. Uczestniczyli oni w apelach, zbiórkach, ceremoniach, podawali dźwiękiem sygnały i rozkazy. Do dziś dnia w niektórych marynarkach, np. we francuskiej, na każdym okręcie znajdują się trębacze.

Stroje ówczesnych muzykantów były różnorodne i trudno mówić o jednolitości. Często nosili oni mundury brązowe lub wiśniowe i ciemnozielone spodnie z czerwonymi lampasami (*patrz ryc. 4*). Jako nakrycia głowy używali początkowo kapeluszy, później — okrągłych czapek bez daszków w kolorze zielonym.

W początkach XIX wieku

Dalsze przeobrażanie się oficerskiego umundurowania wyrażało się m. in. w sposobie noszenia kapelusza — zamiast w poprzek głowy, zaczęto go nosić wzdłuż oraz w zmianie kroju spodni. Zaniechano ostatecznie noszenia na okrętach wysokich butów i pludrów, zastępując te ostatnie długimi spodniami o kroju zbliżonym do dzisiejszego.

Przyjrzyjmy się francuskiemu admirałowi z początków XIX wieku (*patrz ryc. 5*). Jego mundur składał się z granatowego fraka z ciemniejszym kołnierzem i ciemniejszymi mankietami, ozdobionego złotymi epoletami i bulionami, długich białych spodni (w późniejszym okresie zimą noszono spodnie granatowe z żółtymi lampasami) oraz paradnego kapelusza, suto szamerowanego złotą taśmą. Frak przepasany był złotym pasem, zapinanym na ozdobną klamrę.

Oficerowie młodsi, zamiast wężyków, nosili na kapeluszach wąskie złote paski, a także tylko jeden epolet z bulionem, na prawym ramieniu. Frak, początkowo dwurzędowy, zastąpiony został jednorzędowym, zapinanym pod szyję, ze sztywno stojącym kołnierzykiem. Pałasze ustępują ostatecznie miejsca szpadom. Ale o wszystkich nowościach w umundurowaniu marynarskim, które przyniósł wiek XIX, porozmawiamy w następnym numerze.

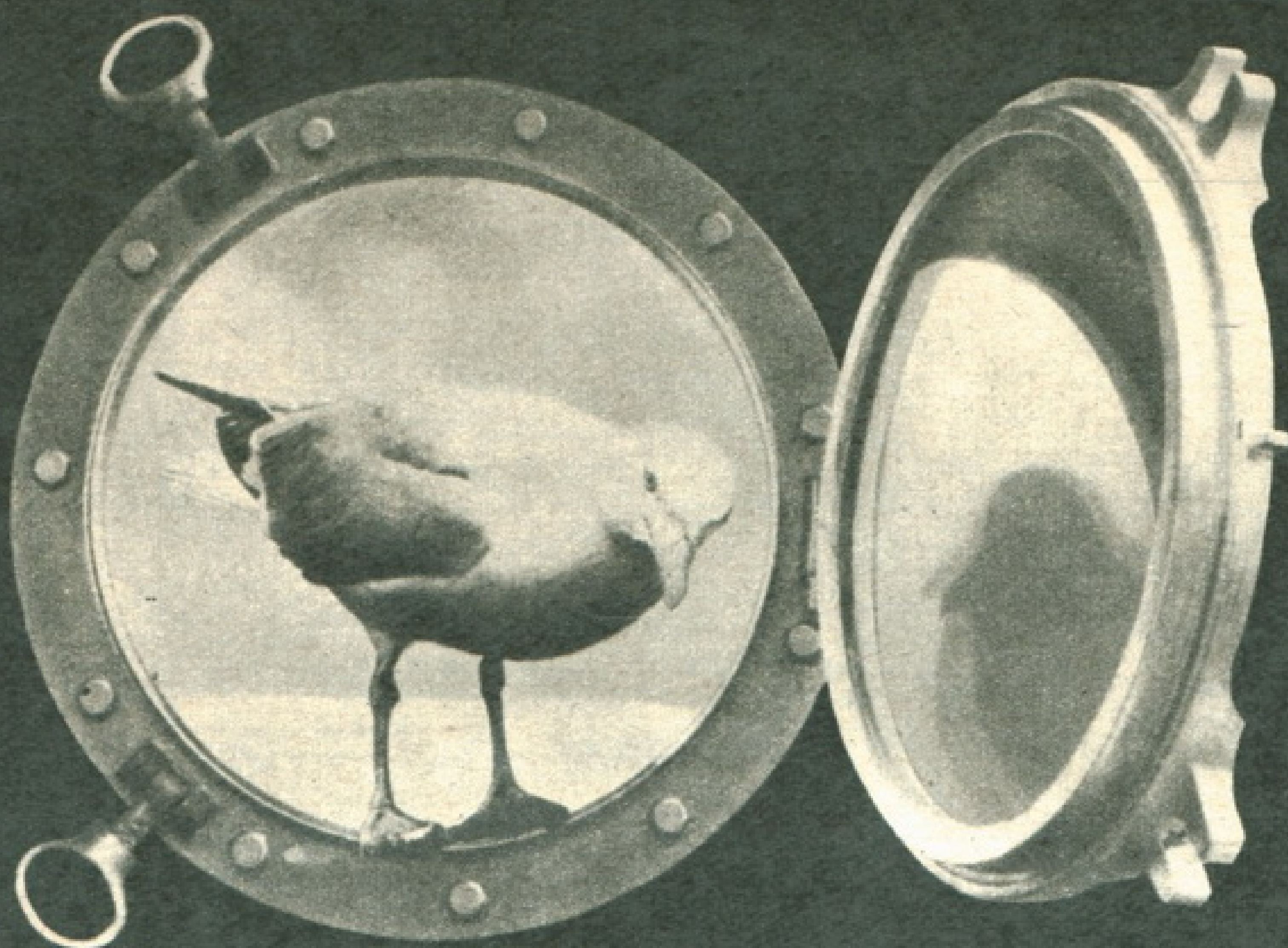
Kpt. mar. E. KOCZOROWSKI

marynarskie stroje i mundury

2



Skrzydlaci goście PMH



Gołąb irlandzki, który przyplątał się na naszą „Kopalnię Mysłowice" w kanale La Manche, chętnie korzystał z obfitego, statkowego wyżywienia, klatki zbudowanej dlań specjalnie przez radiooficera Wargackiego i troskliwej opieki „samego" kpt. Malejewskiego i jego żony. Z chwilą jednak, gdy przepłynąwszy Ocean Atlantycki znaleźliśmy się w Hawanie, po prostu uciekł. Pozostała po nim pusta klatka na pelengowym mostku i... poniższe wspomnienia. Bo skrzydlaty gość stał się w oficerskiej mesie przyczyną szerokiej dyskusji o ptakach na statkach. Starsi i młodsi „zejmani" przypomnieli sobie wówczas wiele ciekawych historyjek i przygód związanych z ptakami.

Bocianie zasługi „Batorego"

Było to w marcu 1938 roku. „Batory" walcząc z silnym sztormem wracał z kolejnej podróży do Nowego Jorku. Część pasażerów — jak zwykle w takich wypadkach — oddawała Neptunowi hojną daninę. W znacznie gorszej sytuacji znalazło się ogromne stado bocianów, które tu, na środku Atlantyku zmagało się z porywistym wichrem, opadając w dół, to znów z trudem unosząc się w górę. Wiele słabszych sztuk ginęło wśród grzywiastych fal. Przepływający statek był dla nich ostatnią deską ratunku. Rychło też bociany zwaliły się na pokład transatlantyka. Niektóre z nich ostatnim wysiłkiem przeskoczywszy relingi padały „zemdlone", podnosząc do góry swe długie, czerwone nogi. Na statku znalazło się wtedy kilkaset „boćków".

Marynarze, wraz z niektórymi pasażerami, zorganizowali natychmiast swego rodzaju pierwszą pomoc. Zbierali ptaki, dawali im jeść i pić. Tym, które miały uszkodzone skrzydła — a było ich dość sporo — robili opatrunki. I chociaż stado dobrze sobie odpoczęło, ani następnego dnia, ani później nie zerwało się do lotu, korzystając z gościny „Batorego" i polskiej, dobrej przecież, kuchni. Dopiero w Southampton przekazano je pod opiekę stacji ornitologicznej.

Słowa angielskich ornitologów wypowiedziane przy odbiorze tej szczególnej przesyłki: *„niech wam boćki dziećmi wynagrodzą"* znajdują obecnie pełne potwierdzenie. Każdy prawie marynarz z „Batorego" jest szczęśliwym ojcem co najmniej jednego dziecka.

Wojownicza piękność

Niewątpliwie była piękna i oryginalna. Miała czerwonorude pióra, duże czerwone oczy, przyjemną figurę. Gdyby sowi ród reprezentowany w przyrodzie przez 200 gatunków wybierał kiedykolwiek królową piękności, z pewnością otrzymałaby tytuł „miss". Czy można się więc dziwić, że gdy los sprowadził ją na przepływający przez Morze Śródziemne statek „Lewant" z miejsca podbiła serca jego załogi?

Złapana z myślą o przekazaniu do oliwskiego ZOO przebywała kilka dni w kabinie radiooficera. I wszystko byłoby w najlepszym porządku, gdyby nie wszedł do tej kabiny jeden z mechaników, charakteryzujący się łysą jak kolano, a błyszczącą jak latarnia głową. Na ten widok w sowę wstąpił wojowniczy duch. Z furią wskoczyła mechanikowi na głowę, zaczęła dziobać łysinę, bić po twarzy roztrzepotanymi skrzydłami. Mechanik z krzykiem rzucił się do drzwi. Wojownicza piękność na jego głowie wyjechała na wolność. Pofrunęła i wkrótce zniknęła na horyzoncie.

W ten sposób oliwskie ZOO nie doczekało się oryginalnego okazu sowiej rodziny.

To nie był szpieg

Lato 1947 roku. Jacht wolniutko, metr za metrem, posuwa się po bezwietrznym niemal Bałtyku. W pewnej chwili siada na nim gołąb. Znudzony bezczynnością oficer wachtowy zapisuje ten zdawałoby się nieważny fakt w okrętowym dzienniku: o godzinie takiej a takiej usiadł na pokładzie zmęczony gołąb.

Nakarmiony i napojony gołąb nie miał jednak ochoty opuścić żeglarzy. Po kilku dniach, na skutek sztormu jacht zmuszony został do zawinięcia do jednego z portów zagranicznych. Przy tej sposobności z przycumowanego już do nabrzeża jachtu „siwek" uciekł w obłoki. Najwidoczniej zauważyli ten fakt przedstawiciele miejscowych władz, bo niedługo potem zjawili się na jachcie groźni stróże terytorialnej całości państwa w celu przeprowadzenia śledztwa. Załogę posądzono, że wypuściła tego pocztowego gołębia ze szpiegowską wiadomością. I tylko zapis w okrętowym dzienniku — nie budzący wątpliwości, że został sfabrykowany na poczekaniu — uratował załogę przed dalszymi, niewątpliwie przykrymi konsekwencjami.

Bociek marynarz

Kiedy rano wstali marynarze, bociek leżał już na czwartej ładowni. Miał złamane skrzydło. Zajęto się nim z ogromną troskliwością. Wystrzyżono pióra wokół rany, założono drewnianą szynę i opatrunek z przygotowanej specjalnie mieszanki mydła, wosku i jajkowego białka. Prawie miesiąc chodził bociek z unieruchomionym skrzydłem, mieszkając w łazience swych opiekunów-mechaników. Jadł w ich mesie. Początkowo tylko chleb, ryż i pszenicę, potem dobierał się długim dziobem do talerzy z zupą, sprawnie wyłapując ziemniaki i kęsy mięsa. Po zdjęciu opatrunku bociek rozpoczął regularne ćwiczenia. Skakał na stół, potem na szafę, na relingi, na maszt. Wydawało się, że ucieknie. A jednak nie chciał opuścić swego statku.

Jak przystało na prawdziwego marynarza dobrze znosił sztormy. Kapitan przy zachodzeniu do rozmaitych portów meldował władzom stan załogi: „37 ludzi, plus bocian, plus kot", dzięki czemu wszyscy uzyskiwali prawo zejścia na ląd. Z czasem bociek zaczął nosić na długiej szyi metalową tebliczkę z nazwą statku i armatora. Niektórzy myśleli nawet o wyrobieniu mu żeglarskiej książeczki. W ciągu 8 miesięcy pływania na statku zwiedził on wiele portów Europy, Azji, Afryki i Ameryki, przepłynął wiele mórz i oceanów. W kilku miastach chciano go nawet kupić do ZOO, ale marynarze nie zgodzili sie na to.

Nieszczęście przyszło niespodziewanie. Przez pomyłkę zamknął go ktoś w jednym pomieszczeniu z kotem. Rano wśród śladów zażartej walki leżał kot z wydziobanymi oczami i bociek-marynarz przegryzioną tchawicą. Jak wspomina I mechanik Skuras, na marynarskim pogrzebie, który miał miejsce na Oceanie Indyjskim najbardziej nawet „zatwardziali" zejmani płakali jak dzieci.

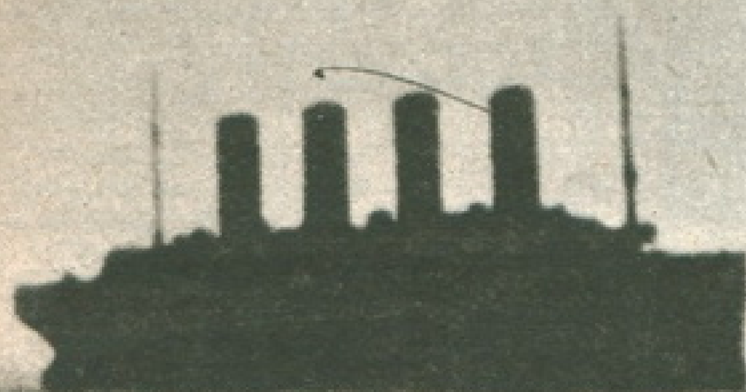
„Tygrys" uciekł

W 1955 roku odbywał się wielki przelot pocztowych gołębi z Barcelony do Londynu. Te, które zboczyły z kursu siadły m. in. na przecinającym wówczas Biskaje parowcu PŻM „Kutno". Praktykant pokładowy Tomek Zajdel wypatrzył gołębia, który tuż przed zachodem słońca usiadł na salingu przedniego masztu, i postanowił go schwytać. Po zapadnięciu ciemności, odpowiednio pouczony przez III mechanika, wdrapał się na maszt, szybkim ruchem capnął zdobycz, wsadził za koszulę i zaczął schodzić na dół.

I wtedy zaczęła się tragedia. Tomek krzyczał, że gołąb strasznie dziobie go w brzuch i piersi. Zacisnął jednak zęby i choć z ran zaczęła już cieknąć krew zszedł jakoś na pokład. Z szamocącym się wciąż ptakiem za koszulą pobiegł natychmiast do kabiny. I tu się okazało, że był to jeden z najbardziej żarłocznych gatunków jastrzębia. Na jego widok nawet statkowa maskotka — pies „Tygrys" uciekał przestraszony.

W mesie „Kopalni Mysłowice" słuchał HENRYK MĄKA.

PAMIĘTNA NOC



Chociaż o zatonięciu transatlantyka „TITANIC", które nastąpiło równe 50 lat temu (15 kwietnia 1912 rok), jest cała literatura i temat zdaje się być wyczerpany, to jednak stale przybywa nowych wiadomości o tej najgłośniejszej katastrofie okrętowej. Poniżej kilka nowych przyczynków, które niewątpliwie zainteresują naszych Czytelników.

NAPISAŁ STANISŁAW BERNATT

Dokument kapitana „Californian" Stanleya Lorda

Niedawno w Anglii, w niewielkiej miejscowości Wallasey w hrabstwie Cheshire, zmarł w wieku 84 lat Stanley Lord, który w kwietniu 1912 roku był kapitanem towarowca „CALIFORNIAN".

Tak się akurat złożyło, że wieczorem dnia 14 kwietnia 1912 roku statek „CALIFORNIAN", należący do „Leyland Line", z powodu niebezpieczeństwa gór lodowych legł w dryfie w pobliżu tego miejsca, gdzie nastąpiła katastrofa „TITANICA". Chociaż „CALIFORNIAN" posiadał stację telegrafu bez drutu, nie przejął sygnałów SOS z „TITANICA", ponieważ na pół godziny przed ich nadaniem telegrafista z „CALIFORNIAN" poszedł spać. Sam kapitan Lord, noc z 14 na 15 kwietnia 1912 roku spędził w łóżku w swojej kajucie i dopiero rano, z depesz krzyżujących się w eterze, dowiedział się, iż w sąsiedztwie jego dryfującego statku zatonął największy ówczesny statek świata. Dnia 15 kwietnia o godzinie 6 rano „CALIFORNIAN" ruszył całą siłą maszyn na miejsce katastrofy, ale było już za późno.

W ciągu nocy z pokładu „CALIFORNIAN" widziano rakiety, ale według opinii drugiego oficera były one wystrzeliwane przez znajdujący się w pobliżu frachtowiec, który następnie popłynął w kierunku południowo-zachodnim. O zauważonych sygnałach zameldowano kapitanowi Lordowi i równocześnie drugi oficer zakomunikował mu swoją opinię, iż jakakolwiek akcja zdaje mu się być zbędna. W rezultacie kapitan Lord zalecił jedynie dokonanie próby nawiązania łączności z mijającym statkiem przy pomocy świetlnych sygnałów Morse'a.

Na obu rozprawach przed Izbami Morskimi, w Anglii i w USA, potępiono kapitana Stanleay Lorda.

Na rozprawie angielskiej przewodniczący lord Mersey, po nabraniu przekonania, że z pokładu „CALIFORNIAN" widziano sygnały „TITANICA", wyraził następującą opinię:

„Jeżeli statek „CALIFORNIAN" dojrzał rakiety, winien był, nie ryzykując wiele, wydostać się z lodów na czystą wodę i przyjść z pomocą „TITANICOWI". Gdyby to był uczynił, uratowałby wiele, jeżeli już nie wszystkie, istnienia ludzkie, które uległy zagładzie".

Jeszcze dobitniej potępiono kapitana Lorda na rozprawie amerykańskiej.

W rezultacie kapitan Lord został zwolniony przez „Leyland Line", ale procesu karnego mu nie wytoczono. Wszelkie jego zabiegi, by się oczyścić z zarzutów, które mu postawiono na obu rozprawach Izb Morskich, nie odniosły wyniku.

Najwidoczniej uważano, że ponowne rozpatrywanie przyczyn, które spowodowały katastrofę „TITANICA", nie jest wskazane.

Ponieważ z biegiem lat, a w szczególności z powodu I wojny światowej, przycichła sprawa katastrofy „TITANICA", a z drugiej znowu strony zabiegi rehabilitacyjne były bezskuteczne, kapitan Lord machnął na wszystko ręką, tym bardziej, że wypowiedzi Izb Morskich nie miały już wpływu na wykonywany przez niego zawód. Po przejściu na emeryturę kapitan Lord osiadł w Anglii i zdawało się, że nic nie zakłóci spokoju wieczoru jego życia.

Wstrząs nastąpił w 1956 roku, gdy ukazała się amerykańska książka o katastrofie „TITANICA" pt. „A Night to Remember" (Pamiętna noc), a następnie film pod tym samym tytułem. Film ten kapitan Lord obejrzał w lecie 1958 roku.

W książce i filmie, jak również w innych publikacjach, które ukazały się w ostatnich latach na temat katastrofy „TITANICA", całkiem stanowczo wyrażony jest pogląd, iż „CALIFORNIAN" znajdował się w bezpośrednim sąsiedztwie „TITANICA" i że zaniedbał pospieszenia z pomocą.

Ponowne takie postawienie sprawy oburzyło mocno kapitana Lorda. Wziął się do powtórnego zebrania i opracowania dowodów na okoliczność braku jakiejkolwiek winy ze strony jego i ludzi, którzy mu byli podlegli.

Krótko przed śmiercią kapitan Lord zaprosił do siebie pewnego dziennikarza i będąc przy pełnej świadomości złożył mu obszerny dokument.

Najbardziej charakterystyczne i najciekawsze ustępy tego dokumentu posiadają następujące brzmienie:

„Statek „CALIFORNIAN" był całkowicie unieruchomiony od godziny 22,2 do godziny 6,00 dnia następnego. Czynne były tylko elektryczne przyrządy nawigacyjne i paliły się światła nawigacyjne. Dowodem na powyższe stwierdzenie są odnośne zapiski

w dzienniku maszynowni i zeznania pierwszego oficera mechanika i tych oficerów mechaników, którzy w owym czasie pełnili wachtę.

Statek „CALIFORNIAN" był poza zasięgiem wzroku z miejsca katastrofy. Przy bardzo dobrej widoczności, ani dwóch ludzi będących „na oku", ani obaj oficerowie wachtowi z „TITANICA" nie widzieli żadnych świateł okrętowych ani tuż przed zderzeniem się z górą lodową, ani bezpośrednio po tym. Również rozbitkowie nie dostrzegli statku „CALIFORNIAN" z nastaniem dnia. Poza tym z pokładu „CALIFORNIAN" nie widziano zielonych rakiet sygnalizacyjnych wystrzeliwanych z łodzi ratunkowych przez rozbitków z „TITANICA".

Statek „CALIFORNIAN" nie mógł być tym statkiem, który został dostrzeżony z pokładu „TITANICA" i którego widok spowodował wystrzelenie rakiet. Statek ten był widoczny w ruchu. Najpierw ujrzano czubki masztów, następnie całość, a potem nastąpiło zniknięcie statku.

Z nawigacyjnego punktu widzenia „CALIFORNIAN" był w odległości co najmniej 25 mil morskich od miejsca katastrofy. Dystans ten potwierdzają zapiski w dzienniku maszynowni. Wynika z nich, że przy dziennym świetle „CALIFORNIAN" w dniu 15 kwietnia zużył dwie i pół godziny, by dopłynąć do miejsca katastrofy. Do zbadania były odnośne kursy, pozycje i obserwacje astronomiczne dokonane w okresie przed północą dnia 14 do wieczora dnia 15 lutego przez statki „CALIFORNIAN", „CARPATHIA", „MOUNT TEMPLE" i „ALMERIAN". Statki te usiłowały ustalić z możliwą dokładnością rzeczywistą pozycję, na której znaleziono rozbitków i szczątki, pozycja ta różniła się bardzo od podanej pozycji przybliżonej. Tam, gdzie statek „CARPATHIA" znalazł łodzie ratunkowe z rozbitkami z „TITANICA", były liczne, duże góry lodowe.

Wreszcie ani kapitan statku „CALIFORNIAN", ani jego trzeci oficer jako zawodowi marynarze instynktownie nie dopuściliby do tego, by nie ostrzec przed grożącym niebezpieczeństwem statku pasażerskiego, który rzekomo mieli ujrzeć o godzinie 22,30 jak z szybkością 21 węzłów wjeżdżał w pole lodowe".

Z dokumentem, opracowanym przez kapitana Lorda, tuż przed jego zgonem, zapoznał się generalny sekretarz Brytyjskiego Związku Pracowników Marynarki Handlowej, p. Leslie Harrison. Stwierdził on, że argumenty kapitana Lorda poddają nader surowej krytyce ustalenia dokonane na rozprawie w 1912 roku. W konkluzji p. Harrison jest zdania, iż w sprawie tej nie zostało jeszcze powiedziane ostatnie słowo.

W międzyczasie nastąpił zgon kapitana Stanleya Lorda i wątpić należy, by obecnie zależało komukolwiek na całkowitym oczyszczeniu go z zarzutu, że przed 50 laty zaniedbał pospieszenia z pomocą statkowi, który był w niebezpieczeństwie i dawał o tym znać.

Jak się uratował oszust karciany

W filmie „SOS Titanic" pokazana jest charakterystyczna sylwetka okrętowego szulera, który do ostatniej chwili „skubał" swoich partnerów. W tej formie „upamiętniony" został głośny, amerykański oszust karciany, znany pod przydomkiem Doc Owen.

Z oszustem tym spotkał się w więzieniu w Atlanta, w 1917 roku, niemiecki szpieg-sabotażysta, kapitan marynarki wojennej von Rintelen. We wspomnieniach swoich opowiada, że pewnego dnia otrzymał za towarzysza w celi pewnego starszego mężczyznę, który przedstawił się jako rozbitek uratowany z „TITANICA". Był to oszust karciany „Doc Owen", skazany na więzienie za nowe sprawki. Z „TITANICA" uratował się w ten sposób, iż przypadkowo podsłuchał dwóch palaczy, którzy mówili między sobą, iż „za pół godziny zatonie ta zasr... łajba". Doc Owen działał szybko. Zdobył butelkę whisky, nakłonił jedną ze swoich ofiar, by mu wystawiła czek na wygraną od niej kwotę i przemycił się do jednej z łodzi ratunkowych. Wystawca czeku zatonął wraz z „TITANICEM".

Przeczucie, czy gadka antykwariusza

Wśród milionerów, którzy zginęli w katastrofie „TITANICA" był bankier z Filadelfii Jerzy Widener wraz ze swoim synem Harrym Elkinsem, mającym wówczas 27 lat. Widener senior, którego majątek obliczano na 50 milionów dolarów, miał hobby w postaci kolekcjonowania starych mebli. U jego syna żyłka zbieracza objawiła się w gromadzeniu starodruków.

Widener junior będąc w Londynie wiosną 1912 roku, wędrował po antykwariatach i nabył wiele „białych kruków". Największą radość sprawiło mu zdobycie jednego z pierwszych egzemplarzy „Esejów" Francis Bacona (1561—1626), angielskiego filozofa i polityka. Tak był zachwycony nabyciem tej książki, że powiedział do sprzedawcy, iż gdyby kiedyś w życiu miał ponieść śmierć na morzu i pogrążyć się w głębinach, chciałby te „Eseje" Bacona mieć przy sobie.

Wypowiedź rozentuzjazmowanego młodzieńca sprawdziła się w bardzo krótkim czasie. Młody Widener, wracając z ojcem do Filadelfii, poszedł na dno wraz z „TITANICEM".

Zbiór cennych starodruków, które zdołał zgromadzić mimo młodego wieku, ale dzięki olbrzymim zasobom finansowym ojca, zrozpaczona matka ofiarowała bibliotece uniwersytetu Harvard.

Zbiór ten — jako fundacja im. Harry Elkinsa Widenera jr. — jest po dzień dzisiejszy chlubą biblioteki uniwersyteckiej w Harvard w stanie Massachusetts.

Oczywiście, brak w tym zbiorze jednego z pierwszych egzemplarzy „Esejów" Francisa Bacona, egzemplarza nabytego przez młodego Widenera na wiosnę 1912 roku w Londynie.

Pułkownik Jan Jakub Astor, amerykański milioner, który zginął w katastrofie „Titanica"





Grupa uratowanych palaczy z „Titanica". Zdjęcie wykonane po przewiezieniu rozbitków do Anglii.

Polemika literatów w związku z katastrofą

Wśród powodzi artykułów, które napisano po katastrofie „TITANICA" nader ciekawa i bardzo znamienna jest polemika, która toczyła się na łamach dzienników angielskich między sławnym Conan Doylem, twórcą zarówno wielkich uczonych powieści historycznych, jak i postaci nieśmiertelnego detektywa Sherlocka Holmesa, a Bernardem Shaw, dowcipnym i bezlitosnym krytykiem burżuazyjnego społeczeństwa angielskiego.

Oczywiście nie sposób tutaj zamieścić całości tej polemiki, ale oto trafniejsze jej ustępy:

Shaw, w miesiąc po katastrofie, na łamach dziennika *„Daily News and Leader"* pisał:

„Czemu to przypisać, że tego rodzaju sensacyjna katastrofa wywołuje w nowoczesnym społeczeństwie nie łzy, nie modlitwy, nie współczucie dla osieroconych, ani gratulacje dla uratowanych, ale urąganie nieubłaganemu Przeznaczeniu i niezaprzeczalnym faktom, powodzią oburzających, romantycznych łgarstw?

Czegoż ta romantyczność wymaga od katastrofy na morzu? Przede wszystkim hasła: Kobiety i dzieci naprzód. Żadnemu osobnikowi płci męskiej nie wolno zejść do łodzi, dopóki choć jedna kobieta lub dziecko znajdzie się jeszcze na statku. A kto ma sterować i wiosłować na łodzi, zajętej wyłącznie przez kobiety z dziećmi na ręku? Jaka rozsądna kobieta powierzyłaby siebie lub swoje dziecko łodzi, w której nie byłoby przynajmniej znacznego odsetka mężczyzn? Kobiety i dzieci naprzód — oto romantyczna formuła.

Druga romantyczna zasada: Wszyscy mężczyźni muszą być bohaterami (z wyjątkiem cudzoziemców: ci muszą być wystrzelani co do nogi przez surowych oficerów brytyjskich przy próbie wdarcia się do łodzi), ale kapitan musi być arcybohaterem, wspaniałym wilkiem morskim, zimnokrwistym, dzielnym, rozkochanym w śmierci i niebezpieczeństwie, żywą gwarancją, że katastrofie nie tylko nikt nie był winien, ale przeciwnie, że stanowi ona triumf żeglugi brytyjskiej.

O kapitanie Smith'ie doniesiono entuzjastycznie zaraz pierwszego dnia (i, zdaje się, że w najlepszej wierze), że zastrzelił się na mostku kapitańskim lub zastrzelił pierwszego oficera, albo że pierwszy oficer jego zastrzelił, lub że przynajmniej ktoś kogoś tam zastrzelił dla tym większego końcowego efektu. Dziennikarze, którzy nic dotychczas o kapitanie Smith'ie nie słyszeli, zaczęli go sławić jak Nelsona. A przecież wiemy o nim tylko tyle, że postradał swój statek, świadomie i z rozmysłem wpłynąwszy na pola lodowe z najwyższą szybkością, na jaką pozwalały maszyny.

Trzecia romantyczna zasada: oficerowie muszą być spokojni, wyniośli, zrównoważeni i niewzruszeni, w przerwach zaś — strzelają do wystraszonych cudzoziemców...

Czwarta romantyczna zasada: wszyscy witają nadchodzącą śmierć bez mrugnięcia okiem...

A teraz pytam: po co te ohydne, bluźniercze, nieludzkie chełpliwe łgarstwa? Katastrofa, która najdumniejszego winna przepoić pokorą, a najlekkomyślniejszego — powagą, napełnia nas zakłamaną, bezczelną zarozumiałością. Tak przynajmniej osądzić należy stanowisko naszej prasy".

W dwa dni później Shawowi odpowiedział Conan Doyle:

„Pan Shaw staje jakoby w obronie prawdy i oskarża wszystkich wokół siebie o kłamstwo. A jednak nie przypominam sobie wystąpienia publicznego, które by zawierało w sobie aż tyle fałszu. Przechodzi ludzkie pojęcie, jak ktoś może pisać równie lekkomyślnie i płocho w takiej chwili, o takim wydarzeniu!"

Na temat kapitana „TITANICA" Smith'a, Conan Doyle napisał:

„Każdy wie doskonale — z p. Bernardem Shaw włącznie — że nikt nie usiłował pochwalać ryzyka, na jakie kapitan narażał swój statek. Niemniej przeto ogarnia nas wzruszenie na widok starego, czcigodnego żeglarza, który popełnił jeden straszliwy błąd i za to z rozmysłem oddaje swe życie, nie przyjmując pasa ratunkowego, pracując do końca dla tych, wobec których nieopatrznie zawinił, a wreszcie podpływa do łodzi z dzieckiem na ramieniu i tonie, nie chcąc się ratować."

Bernard Shaw nie pozostał dłużnym odpowiedzi Conanowi Doyle, a ten ze swej strony zakończył dyskusję następującym zdaniem:

„Najgorsze, co mogę myśleć lub mówić o panu Shaw, jest to, że do wielu swych świetnych talentów nie może zaliczyć umiejętności sprawiedliwego osądu, nie posiada również owej cechy — nazwijmy ją dobrym smakiem, humanitarnością lub jak tylko chcecie — która powstrzymuje człowieka od bezużytecznego ranienia cudzych uczuć".

Jak zauważył angielski biograf Conan Doyle'a „dziewięćdziesiąt dziewięć ówczesnych czytelników gazet wolało się mylić z Conan Doylem, niż mieć rację wraz z Bernardem Shawem".

Zdaje się, że ten pogląd szerokiej publiczności na sprawę zatonięcia „TITANICA" nie uległ zmianie, chociaż od chwili katastrofy minęło pół wieku.

STANISŁAW BERNATT

SPRAWY CIEKAWE

50 LAT MOTORYZACJI FLOTY OCEANICZNEJ

W BIEŻĄCYM roku mija 50 lat od zbudowania towarowo-pasażerskiego motorowca „Selandia", który w dziejach żeglugi uważany jest za pierwszy statek oceaniczny napędzany silnikiem spalinowym.

Chociaż statki motorowe kursowały po rzekach Rosji od 1903 roku, a w roku 1908 pojawił się pierwszy motorowiec na Morzu Kaspijskim — dopiero inicjatywa duńskiej Kompanii Wschodnio-Azjatyckiej wprowadziła napęd spalinowy na szlaki oceaniczne. Statek „Selandia", którego budowę w stoczni Burmeister & Wain zakończono w lutym 1912 r., był jednostką o nośności 7 400 DWT. Miał on dwa ośmiocylindrowe, czterosuwowe silniki napędowe jednostronnego działania, których łączna moc przy 140 obrotach na minutę wynosiła 1 800 koni mechanicznych. Dzisiejsze duże silniki napędowe statków morskich potrafią dawać więcej koni mechanicznych z każdego cylindra! Taka jest miara postępu technicznego osiągniętego w tej dziedzinie na przestrzeni półwiecza.

Wbrew złowróżbnym przepowiedniom konserwatorów i sceptyków, statek „Selandia" osiągał doskonałe na owe czasy wyniki eksploatacyjne i okazał się niemniej długowieczny, niż najlepsze statki parowe. Na krótko przed swym 25-letnim jubileuszem, w listopadzie 1936 r., został sprzedany pod banderę panamską i otrzymał nazwę „Norseman". W 1940 roku znów zmienił właściciela, przechodząc pod banderę fińską pod nazwą „Tornator". Los oszczędził tej historycznej jednostce morskiej smętnego zakończenia kariery w stoczni złomowej. W dniu 26 stycznia 1942 r. pierwszy na świecie oceaniczny motorowiec wszedł na skały u brzegów Japonii i zatonął.

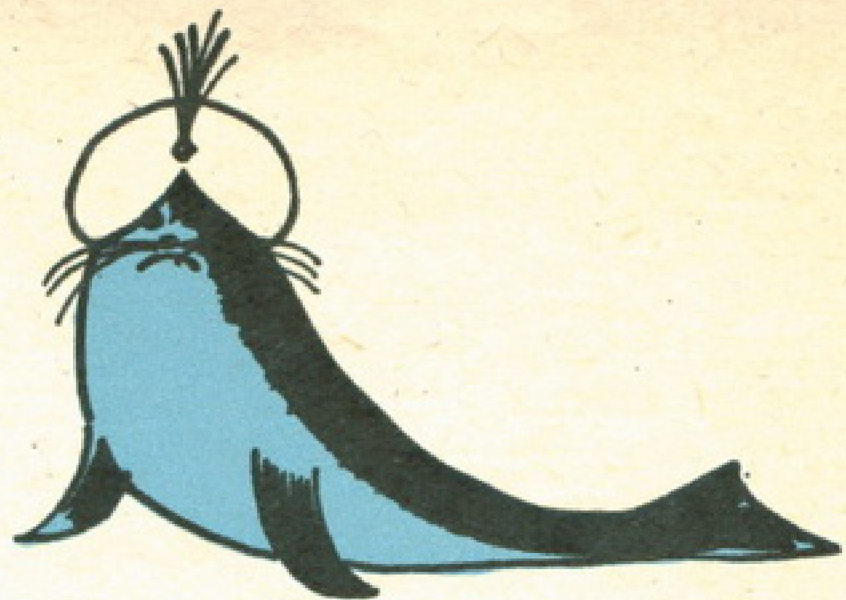
W 50 lat po uruchomieniu „Selandii", statki o napędzie spalinowym stanowią najliczniejszą grupę jednostek we flocie światowej (23 tys. motorowców i tylko 13 tys. parowców). Łączny tonaż motorowców pływających po morzach i oceanach świata przekroczył już 60 milionów BRT. W motoryzacji floty handlowej nadal przodują kraje skandynawskie, mając w składzie swych flot ok. 90% tonażu o napędzie spalinowym.

Chociaż rozwój wielkich silników spalinowych natrafiał w ciągu 50 lat na niejedną trudność — rozpowszechnienie się tego środka napędowego przekroczyło najśmielsze przewidywania. Dziś budowane są silniki o mocy 25 tys. KM, co pozwala np. konstruować zbiornikowce o nośności 100 000 DWT ze spalinowym napędem jednośrubowym. Pozycja silnika spalinowego w żegludze jest ustalona i niezwykle silna: wykazał on, że turbina parowa — wyjąwszy niewielkie specjalne potrzeby — jest kosztownym luksusem. Dzięki swej niezwykłej ekonomii, silnik spalinowy przekreślił także nadzieje na rychłe szerokie zastosowanie w żegludze turbin spalinowych i energii jądrowej. Przy tym silnik spalinowy nie osiągnął jeszcze szczytowego punktu swego rozwoju. Już dziś mówi się o 12-cylindrowych, wysoce zautomatyzowanych w obsłudze silnikach, rozwijających moc 30 000 KM.

Warto przy okazji podkreślić, że również polska flota handlowa nie pozostaje w tyle pod względem szerokiego wprowadzenia na statki napędu spalinowego. A mówiąc o historii — nie trzeba zapominać o motorowcu „Romuald Traugutt", który od 1955 roku pływał pod polską banderą i obecnie jeszcze pełni u nas służbę, jako magazyn portowy. Otóż statek ten jest rodzonym „bratem" i prawie rówieśnikiem historycznej „Selandii". Został zbudowany w 1913 roku w tej samej duńskiej stoczni Burmeister & Wain. Pływał pod nazwą „Annam" aż do chwili wejścia w skład polskiej floty handlowej.

Czy nie należałoby zachować tej jednostki w charakterze muzealnego zabytku? Jest to dziś chyba najstarszy motorowiec świata.





Smutny los foki w kawalerskim stanie

PRZY udziale przedstawicieli Kanady, Związku Radzieckiego, Stanów Zjednoczonych i Japonii odbyło się w Ottawie piąte, doroczne zebranie komisji nadzoru nad połowem fok na północnym Pacyfiku. Organ ten, utworzony w 1957 r., zajmuje się przede wszystkim badaniem ilościowym stad tych cennych zwierząt morskich, których skóra, po przejściu przez blisko 125 oddzielnych operacji przetwórczych, zamienia się w puszyste, luksusowe futro — przedmiot marzeń wielu eleganckich pań na obu półkulach.

Największe stada fok napotyka się na wyspach Pribyłowa, położonych na Morzu Beringa, w kierunku północnym od archipelagu Aleutów. Co roku w maju i czerwcu gromadzą się tam wielkie foki-samce, liczące około 9 lat życia. Każdy z takich potężnych okazów, ważących około 250 kg., zagarnia dla siebie odpowiednią ilość miejsca na plaży, zaciekle broniąc zajętego terytorium przed zakusami maruderów.

Mniej więcej w połowie czerwca przybywają do wysp foki-samice i każdy z „właścicieli" plaży zakłada sobie natychmiast harem, złożony niejednokrotnie nawet ze stu samic. Wyspy Pribyłowa mają około 20 plaż odwiedzanych przez foki w sezonie letnim, a na każdej plaży gromadzi się nieraz do 100 tysięcy zwierząt. Hałas tych rojowisk słychać z odległości kilku kilometrów.

Obok potężnych, starych samców i ich licznych żon, przebywają na plaży młodsze samce, które ważą mniej i dlatego pozostają w stanie kawalerskim, nie mogąc pokusić się o zwycięstwo w walkach o względy samic. Nieboraki trzymają się na uboczu plaży, smętnie przypatrując się sukcesom swych potężniejszych rywali. Właśnie spośród tych młodszych samców myśliwi wybierają swoje ofiary, pozostawiając tylko taką ich liczbę, jaka jest niezbędna na zastąpienie w następnym sezonie letnim naturalnego ubytku samców dorosłych.

Na zimę wszystkie foki emigrują z wysp na południe, gdzie woda w morzu jest cieplejsza.

Niegdyś wyspy Pribyłowa należały do Rosji, lecz zostały sprzedane Ameryce wraz z Alaską w 1867 r. Podobno same dochody z polowania na foki pokryły już dziesięciokrotnie sumę, jaką carska Rosja uzyskała wówczas za Alaskę.

Chciwość kapitalistycznych przedsiębiorstw spowodowała, że w okresie od 1870 do 1910 roku polowania na foki zamieniły się w istną rzeź tych zwierząt, zarówno na lądzie, jak na otwartym morzu. Kiedy wreszcie, w 1911 roku, doszło do podpisania międzypaństwowej konwencji ochronnej, stada fok liczyły nie więcej, niż 150 tysięcy sztuk. Obecnie pogłowie fok oblicza się na około półtora miliona.

W zeszłorocznym sezonie udział Stanów Zjednoczonych w polowaniach na foki wyniósł 95 974 sztuki. Związek Radziecki na własnych terenach łowczych, które znajdują się na wyspie Robbena i na wyspach Komandorskich, upolował 12 033 sztuki. Połowy fok na morzu są surowo zakazane, z wyjątkiem nielicznych sztuk chwytanych, przez naukowców z zainteresowanych państw, w celach eksperymentalnych.

MARTWY REKIN

Okręty podwodne chętnie porównywane są z rekinami. Zwłaszcza niemieccy piraci podwodni z okresu II wojny światowej zwykli nazwę „Hai" („rekin") stosować do swych U-bootów. Porównanie jest celne, niech świadczy o tym choćby załączone zdjęcie: czyż dziób tego okrętu podwodnego nie przypomina do złudzenia łba rekina? I to rekina złowionego na hak, wyciąganego właśnie na pokład statku. Widoczny na zdjęciu stalowy „rekin" też jest już martwy i też wyciąga się go na pokład. Zdjęcie wykonał dr Jan Basiński, lekarz Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Zrobił je jesienią ub. roku z pokładu statku ratowniczego „Smok", podczas wydobywania na złom wraka hitlerowskiego U-boota, znalezionego na dnie Zatoki Gdańskiej. Zdjęcie warto zadedykować tym, którzy budują w NRF flotyllę nowych U-bootów, o których równie chętnie, jak nie tak dawno ich poprzednicy, mówią pieszczotliwie „Haie" — „rekiny".



NASZ NASTĘPCA DELFIN

NIEJAKI doktor J. C. Lilly, wzięty neurolog amerykański, wydał ostatnio dość obszerną książkę na temat inteligencji delfinów. Wychodząc z założenia, że mózg delfina ma mniej więcej rozmiary mózgu ludzkiego, uczony wysuwa tezę, iż nic nie stoi na przeszkodzie, aby zwierzę to mogło mieć również ludzką inteligencję.

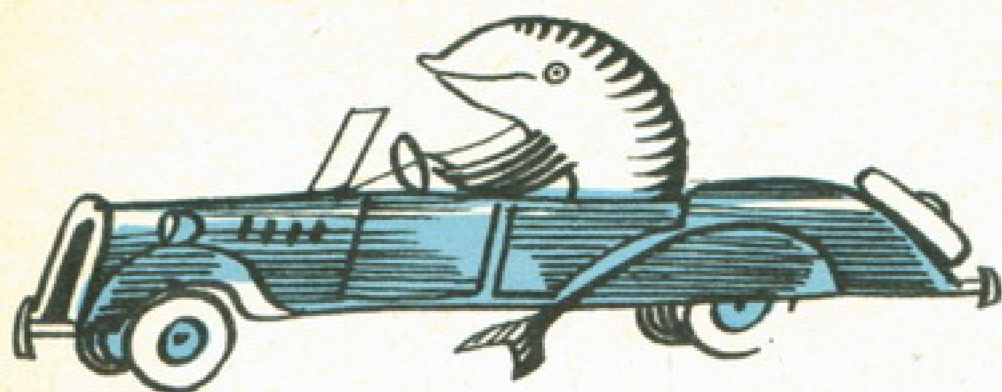
Książka narobiła dużo wrzawy w Ameryce, gdzie, przy panujących tam obecnie fatalistycznych nastrojach, zaczęto nawet całkiem serio twierdzić, iż łagodne i wesołe delfiny będą przyszłymi następcami człowieka na Ziemi. Kiedy? Oczywiście, gdy rasa ludzka unicestwi się sama w przyszłej wojnie nuklearnej — jak to się histerycznie przepowiada w USA.

Dr Lilly postawił sobie zadanie polegające na naukowym zbadaniu możliwości takiego obrotu historii naszej planety. Doświadczenia z małymi ssakami, m. in. z małpami, przekonały go, że zdolność pojmowania nie może u tych zwierząt przekroczyć pewnej granicy, ściśle powiązanej z wielkością ich mózgu. Jak się wydaje, 1,5 kilogramowy mózg człowieka stanowi minimalną wielkość tego organu, niezbędną do racjonalnego rozumowania, którego dogodnym przejawem zewnętrznym jest zdolność mówienia.

Niewiele stworzeń, oprócz człowieka, ma mózgi takiej właśnie wielkości, czy nawet większe. Do grona wielkomózgowców należy cała rodzina wielorybów oraz słonie. Przedmiotem badań doktora Lilly jest kwestia, czy posiadanie dużych mózgów oznacza, iż wymienione zwierzęta mają takie same, albo nawet większe zdolności intelektualne, niż człowiek. Gdyby udało się nawiązać z tymi ssakami łączność myślową i gdyby stopniowo nauczyć je mówić, niczym ludzkie niemowlę — słuszność teorii dr Lilly znalazłaby pełne potwierdzenie.

Ponieważ wieloryby i słonie mają nieco za potężne wymiary, aby traktować te zwierzęta jako domowników, dr Lilly skierował swe wysiłki badawcze ku delfinom, które są znacznie bardziej poręczne, a mózgi mają niewiele większe, niż u człowieka. Ze swoich własnych środków dr Lilly zbudował laboratorium na Wyspach Dziewiczych na Atlantyku, gdzie przystąpił do eksperymentów naukowych. Po pewnym czasie zainteresował swymi pracami odpowiednie amerykańskie instytuty badawcze, które uznały za słuszne udzielić mu pomocy finansowej.

W swojej książce dr Lilly szkicuje zarys wysuniętej przez siebie tezy oraz opisuje szereg wstępnych doświadczeń, które przekonały go, że delfiny istotnie zasługują na zbadanie ich uzdolnień. Autor niczego jeszcze nie przesądza. Być może, w końcu okaże się, że delfin nie jest niczym więcej, niż tylko bardzo zdolnym zwierzęciem, umiejącym naśladować dźwięki wydawane przez człowieka — co, jak wiadomo, potrafią robić także niektóre ptaki, mimo swego przysłowiowego, małego ptasiego mózgu. Ale niezwykle złożona budowa mózgu delfina zdaje się wskazywać, według dotychczasowych danych, że zwierzę to powinno umieć się wykazać dużo lepszymi wynikami.



CZY LATARNIOWCE SĄ PRZEŻYTKIEM

ZA przykładem Szwecji, która zastępuje na swoich wodach latarniowce łańcuchem nowoczesnych, prefabrykowanych latarni morskich, również amerykańska służba ochrony wybrzeża (Coast Guard) rozpoczęła podobną akcję. Pierwsza latarnia całkowicie nowego typu będzie ustawiona na miejscu dotychczasowego statku latarniowego w zatoce Buzzards w pobliżu brzegów stanu Massachusetts.

Zasadniczą część amerykańskiej latarni, budowanej w stoczni w Bostonie, stanowi czworokątna platforma uniesiona 18 metrów nad powierzchnię morza. Platforma opiera się na stalowym rusztowaniu sięgającym dna morskiego. Na wierzchu platformy znajduje się lądowisko dla helikopterów, a w jednym jej rogu przewidziano ustawienie lekkiej wieżyczki z masztem wysokości ok. 32 m, licząc od powierzchni morza. Na maszcie umieszczone będą światła o zasięgu ponad 30 km., sygnały mgłowe, jak również radiolatarnia, która umożliwi przepływającym statkom bardzo dokładne określanie pozycji na morzu.

Załoga latarni ma składać się z pięciu ludzi. Czterech będzie pełnić służbę, podczas gdy piąty ma kolejno odpoczywać. Dla porównania warto przypomnieć, że załoga statku latarniowego obejmuje 12 do 15 ludzi, a więc oszczędności na pensjach i utrzymaniu załogi będą oczywiste.

Obsługa latarni ma zamieszkiwać w komfortowych pomieszczeniach pod głównym pokładem. Będzie tam kuchnia, wyposażona m. in. w automatyczny przyrząd do zmywania naczyń i spalarnię śmieci, świetlica z telewizją i tenisem stołowym, kompletnie urządzona jadalnia oraz sześć jednoosobowych izb mieszkalnych. Oddzielne pomieszczenia przewidziane dla radiostacji oraz na biuro.

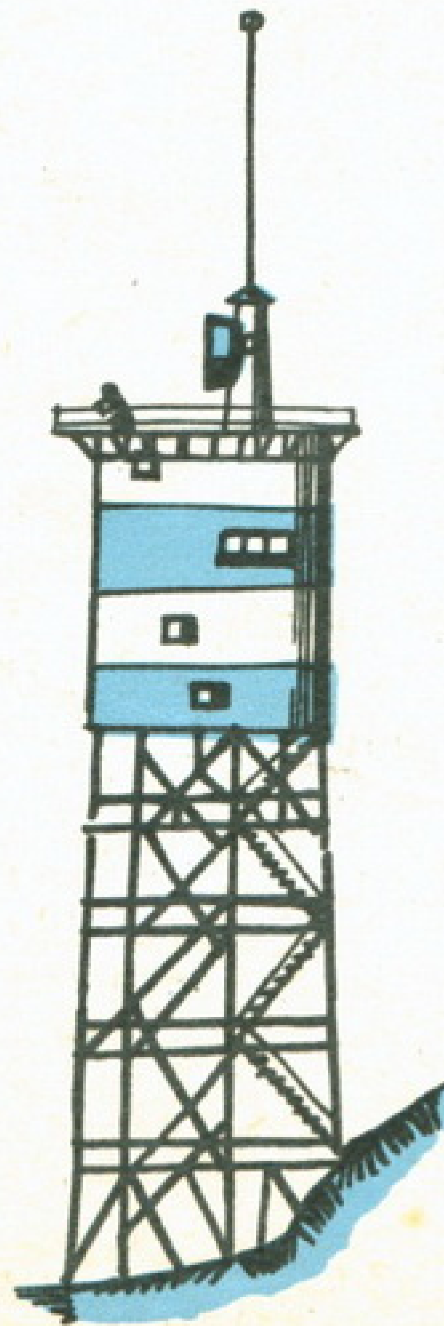
W pomieszczeniu radiowym będzie zainstalowana aparatura klimatyzacyjna, która ma dostarczać ciepłe lub zimne powietrze do wszystkich izb służbowych. Dla izb mieszkalnych przewidziano na zimę centralne ogrzewanie wodne opalane ropą naftową.

Jest rzeczą interesującą, że podczas zimy aparatura klimatyzacyjna ma czerpać ciepło z chłodnego powietrza zalegającego nad zatoką Buzzards. Nawet przy temperaturze poniżej zera powietrze zawiera znaczne ilości ciepła, które można schwytać odpowiednimi urządzeniami. Natomiast w lecie przegrzane i wilgotne powietrze z pomieszczeń latarni będzie usuwane na zewnątrz. Temperaturę wewnętrzną automatycznie ureguluja termostaty. Energii elektrycznej na potrzeby latarni dostarczać będą spalinowe agregaty.

Druga podobna latarnia, która również znajduje się w budowie, ma być ustawiona na rafie Brenton w pobliżu Newport (wyspa Rhode). Ta latarnia ma być całkowicie zautomatyzowana i zdalnie kierowana, a więc będzie odbywać się bez stałej obsługi.

Koszt budowy latarni nowego typu jest znacznie mniejszy od ceny statku latarniowego. Koszty utrzymania ocenia się na trzecią część kosztów eksploatacji latarniowca. Przy tym, umocowana na stałe latarnia stanowi znacznie pewniejszy punkt sygnalizacyjny, niż latarniowiec, który może być zdryfowany w czasie sztormu. Z latarni można mierzyć wysokość pływów. Obsługa nie zazna przykrości kołysania na fali, mniej również będzie odczuwać hałas buczków mgłowych.

Wobec tak wielkiej przewagi latarń utwierdzonych, można przyjąć, że jesteśmy świadkami poważnego zmniejszenia się roli statków latarniowych. Będą one prawdopodobnie ustawiane jedynie w takich miejscach, gdzie warunki naturalne całkowicie wykluczają budowę latarni stałej.



Ilustr. Jerzy Flisak

PORTY DLA SUPERSTATKÓW

TENDENCJA w kierunku budowy statków o coraz większym tonażu, z roku na rok przybiera na nasileniu. Jakkolwiek przestały już rosnąć tonaże jednostek pasażerskich — miejsce ich w grupie statków-kolosów zaczynają zdecydowanie zajmować superzbiornikowce. Uważana do niedawna za szczytowe osiągnięcie granica 100 tysięcy ton nośności, została wielokrotnie przekroczona. Dziś są już w budowie statki o tonażu 130 000 DWT, niezadługo zaś ma się rozpocząć realizacja 150-tysięczników.



Mimo stale rosnącej liczby superstatków wchodzących do eksploatacji, bardzo niewiele spośród istniejących na świecie portów ma wystarczającą głębokość wody, dostatecznie szerokie kanały i baseny oraz odpowiednio urządzone nabrzeża, na przyjęcie pływających olbrzymów. Ocenia się, że mniej niż jeden port na dziesięć może dziś zapewnić obsługę statkom o wielkości rzędu 50 000 DWT. Jaka więc sytuacja powstanie, gdy rozpoczną pływanie statki o nośności trzykrotnie większej? Pytanie to coraz częściej zaprząta uwagę władz portowych w wielu krajach świata.

W całej Europie i na Środkowym Wschodzie istnieje obecnie zaledwie 13 portów mogących przyjmować i obsługiwać bardzo duże statki. Są to porty:

1) Banias (Syria), głębokość wody 13,5 m, statki do 65 000 DWT.
2) Chark (Iran) — 14,7 m, 100 000 DWT.
3) Finnart (Anglia) — 14,4 m, 100 000 DWT.
4) Havre (Francja) — 14,4 m, 80 000 DWT.
5) Lavera (Francja) — 12 m, 77 000 DWT.
6) Milford Haven (Anglia) — 14,7 m, 104 000 DWT.
7) Mina al Ahmadi (Kuwejt) — 15,6 m, 100 000 DWT.
8) Ras Tanura (Arabia Saudyjska) — 13,8 m, 77 000 DWT.
9) Rotterdam (Holandia) — 12,9 m, 65 000 DWT.
10) Slagen (Norwegia) — 14,7 m, 100 000 DWT.
11) Southampton (Anglia) — 12 m, 77 0000 DWT.
12) Sydon (Liban) — 14.7 m, 104 000 DWT.
13) Wilhelmshaven (Niemcy Zach.) — 12,3 m, 85 000 DWT.

Na półkuli zachodniej można naliczyć 39 portów, które mogą przyjmować jednostki do 48 000 DWT, z tego jednak zaledwie do 10 portów mogą wchodzić statki z pełnym ładunkiem. Na całym ogromnym wybrzeżu Stanów Zjednoczonych Ameryki znajduje się tylko jedna sztuczna przystań od strony Pacyfiku (nazwa nie ujawniona), do której mogą przybijać zbiornikowce o nośności 85 000 DWT i zanurzeniu 15 metrów.

Już obecnie pływanie dużych zbiornikowców bywa połączone z elementem poważnego ryzyka, zwłaszcza na podejściu do wybrzeży opartych na stopniu kontynentalnym (tzw. szelfie). Ze względu na przechyły statku na fali, wielki zbiornikowiec powinien mieć co najmniej 3 metry wody pod stępką. W bardzo wielu wypadkach taka głębokość wody jest nieosiągalna i zbiornikowce z konieczności wchodzą od portów, mając pod stępką tylko 2 metry, a nawet mniej, wody. Ze względu na ogromne koszty i trudności techniczne, pogłębianie torów wodnych niemal nigdzie na świecie nie nadąża za szybko rosnącymi potrzebami żeglugi.

POJEDNANIE W ADENIE



ANDRZEJ PRZYPKOWSKI

Rys. Ewald Guyski

TADEK odłożył gazetę i przeciągnął się w fotelu. Nie chciało mu się czytać. Wolał myśleć o czekającym go długim wypoczynku. Po raz pierwszy od dwóch lat miał przed sobą perspektywę spędzenia pełnych trzech miesięcy z Magdą. „Zaraz, zaraz, ożenił się sześć lat temu, a ile to czasu spędzili dotąd razem?"

Sięgnął do wiszącej na krześle marynarki i wyciągnął książeczkę żeglarską. Wertował ją uważnie: w 54 zeszedł z „Białegostoku", żenił się — urlop sześć tygodni. Potem rok Południowa, trzy rejsy na Lewant i dwa miesiące wolnego. Dalej „Dzierżyński" aż dwa i pół roku, awans, potem... Wszystkiego razem był w domu siedem miesięcy. Siedem miesięcy na sześć lat! Spojrzał na ostatnią pieczątkę „zmustrował 10 lutego". A dziś piętnasty, i tyle, tyle jeszcze dni przed nimi.

„Będzie nawet czas, żeby się z Magdą pokłócić — myślał — tak niegroźnie, tyle tylko, żeby zadokumentować, iż są „starym" małżeństwem. Przecież oni nigdy nie mieli nawet zwykłej sprzeczki! W domu, gdy wracał z rejsu bywało zawsze tak jakoś odświętnie".

Odłożył książeczkę na stół. „Magda za chwilę wróci z siatką pełną smakołyków. Zrobi kolację, on będzie trochę grymasił, a kiedy zobaczy jej nadąsaną minkę, pocałuje"...

Przeciągnął dłonią po twarzy, poczuł zarost. Włączając maszynkę do golenia zachmurzył się. Siedział mu ten cień głęboko w sercu... „Przecież on nie jest taki młody — myślał — czterdzieści lat na karku". Przypomniał sobie oczy Magdy — szczęśliwe, a jednak... „tak bym chciała dać ci syna"... Westchnął głęboko. „Ba, a jak on by chciał"...

Odkładał akurat maszynkę, kiedy w przedpokoju zabrzęczał dzwonek. „Magda? — Przecież ma klucze. Kto to więc"?

Poczłapał do przedpokoju. W drzwiach stał niemłody mężczyzna w pilśniowym kapeluszu. Wiśniewski. Wiśniewski z załogowego! Tadek zjeżył się wewnętrznie.

— Proszę, niech pan wejdzie...

Wiśniewski nie rozbierając się zaczął bez wstępów:

— Panie Maliniak, cieślę z „Arciszewskiego" zabrało przed godziną pogotowie...

Tadek stał przy stole, wyprostowany, nie patrząc na przybysza. Rąbnął twardo, w głosie nie było ani cienia żartu:

— Panie Wiśniewski, uważaj pan, żeby pana pogotowie nie zabrało.

Wiśniewski ciągnął dalej, jakby nie słysząc zaczepki:

— Na kolejce nie ma ani jednego cieśli...

— Panie, zgadnij pan co mnie to wszystko obchodzi? Ja mam urlop. Urlop, rozumie pan? Zresztą wyjeżdżam, dziś wyjeżdżam...

Wiśniewski kiwał głową:

— Właśnie. Dziś musi pan jechać. Statek na wyjściu, czekają tylko na pana...

— Nie! Nie pojedzie! — Magda stojąc w progu w płaszczu i kolorowej chustce na głowie zaciskała pięści. Obaj mężczyźni obrócili głowy.

— Pani Maliniakowa — zaczął łagodnie Wiśniewski — to zupełnie wyjątkowa sytuacja. Samochód czeka...

Magda tupnęła nogą.

— Niech czeka! Ja na męża dłużej czekam...

Wiśniewski stał nieruchomo i bez słowa. Wreszcie Tadek podniósł głowę i przygarbiony, wolnym krokiem podszedł do szafy. Wyciągnął worek. Potem wyjmował koszule, drobiazgi. Rosła góra bielizny na stole, a kiedy na wierzchu Tadek położył książeczkę żeglarską Magda zachlipała. Tadek objął ją jedną ręką, a drugą ładował do worka drobiazgi. Magda wyrwała mu się.

— Czekaj, ja to sama zrobię. Przecież koszule pogniotą się...

Przykrości nigdy oddzielnie nie chadzają. Na „Arciszewskim" trafił akurat na „tego idiotę" — radzika. Tadek nie kierował się w życiu antypatiami, ale tego człowieka serdecznie nie znosił.

Była to stara historia. Zaczęło się jak zwykle od głupstwa. Zrobili kiedyś razem długi, męczący rejs na Daleki Wschód. Tadek pamiętał dobrze te beznadziejne tygodnie, w czasie których jedynym dla niego wytchnieniem były samotne godziny spędzane z wędką w ręku na portowych pirsach, albo na rufie statku.

Tamten też łowił, tylko ze słabszym skutkiem. Przyłaził i stawał koło cieśli podpatrując go w tajemnej sztuce nęcenia i podrywania. Tadkowi było to obojętne, ale kiedyś tamten ze złości, że nic nie złapał — cisnął kamieniem w wodę, płosząc z trudem znęcone ryby. Tadek sklął go wówczas od ostatnich i zapowiedział, że następnym razem skuje pysk na blachę. Radzik poszedł jak zmyty. Od tej pory nie odzywali się do siebie.

Rybacka pasja Tadka łączyła się u niego z namiętnym kolekcjonowaniem sprzętu. Gdziekolwiek zobaczył jakieś dobre wędzisko — natychmiast kupował. W tym rejsie okazja nadarzyła się w Jokohamie. Szedł właśnie ulicą Isezaki, kiedy w zatłoczonej tandetą, przeznaczoną głównie dla amerykańskich turystów, witrynie, dostrzegł niewielkie wędzisko. Za chwilę trzymał w ręku wspaniałą, bambusową klejonkę, giął ją, składał, pasował do ręki.

— How much?

— 1200 only.

— No, 800.

Niezmienny rytuał dalekowschodniego targowania był doskonale Tadkowi znany. Kupiec jednak, świadomy widać wrażenia, jakie wywarła wędka na kliencie — nie chciał opuścić ani jednego jena. A wtedy wszedł do sklepu radzik. Chwilę przysłuchiwał się targom, po czym bez słowa położył na ladzie 1200 jenów i wskazał palcem na wędkę. Słodko uśmiechnięty kupiec wyjął wędzisko z ręki Tadka...

Na „Arciszewskim" unikali się teraz starannie. Gdy któryś z nich zajrzał do świetlicy i dojrzał drugiego — natychmiast wychodził. Załoga dobrze bawiła się ich kosztem, na statku krążyły liczne anegdoty na temat źródeł ich nienawiści.

„Arciszewski" wracał do kraju zgodnie z planem. Nie mieli ani jednego dnia opóźnienia, kiedy stanęli w Adenie.

Tadek nie mógł uwierzyć. Obracał w ręku kartkę listowego papieru i odczytywał po raz dziesiąty: ...„Dr Kowalski mówił, że jeśli będę chodziła do poradni co tydzień, to wszystko będzie w porządku. Jak wrócisz, to zapiszę się na kurs bezbolesnego porodu. Cieszę się, wiesz"?

Magda, Magda i w takiej chwili też jesteś sama!...

No i tego wieczora zapił. Pobrał od ochmistrza większą zaliczkę i poszli w kilku do miasta. „Tadek, skurczybyku, za twoje zdrowie, za zdrowie Magdy"...

Nazajutrz wychodzili z portu. Tadek stał na swoim stanowisku przy windzie kotwicznej z rękami na kołowrocie hamulca. Głowę miał ciężką, ale myśli lekkie. Wychodzą z Adenu, za parę dni Suez, za miesiąc dom!...

Zaskrzeczał głośnik na dziobie: „można zejść". Tadek sklarował windę, obtarł ręce w pakuły i wolnym krokiem szedł w stronę midshipu.

— Tadek, Tadek — dobiegł go czyjś głos — leć do „radiego", Gdynia do ciebie...

Przesadzał po trzy schody. Dopadł kabiny w chwili, kiedy z głośnika bulgotało: „łączę rozmowę dla pana Maliniaka". Tadek złapał słuchawkę i wołał:

— Magda, to ty?...

— Panie Maliniak, tu mówi Grzelakowa. Grzelakowa, sąsiadka. Słyszy pan? Pana żona jest w szpitalu — wczoraj była operacja. O p e r a c j a. Panie Maliniak, czy mnie pan słyszy? Halo, halo...

Tadek stał pobladły, nie mogąc wykrztusić z gardła ani jednego słowa. Radzik stuknął go w bok:

— Mówżeż coś człowieku!

— Co się stało? Pani Grzelakowa, co się stało Magdzie?

— Już dobrze. Wszystko dob... — dalszy ciąg dalekiego głosu zginął w piskach i trzaskach. Tadek rzucił słuchawkę:

— Jasssna cholera! Zamawiam rozmowę. Łącz ze szpitalem miejskim.

Radzik niby to obojętnie, spokojnym głosem wywoływał Gdynię:

— Gdynia Radio, woła „Arciszewski"... słucham 13 megacykli...

Cisza. Podstrojenie gałkami — piski, szum, zgrzyty. Stuknął przełącznik. Rytmiczny sygnał wywoławczy leciał w eter. W końcu: jest!

— Słucham pana, niech pan przejdzie na fonię...

Po chwili:

— Tu lekarz dyżurny, słucham...

— Proszę pani, wczoraj operowano Maliniakową. Maliniakową. Jak ona się czuje?

— Maliniakową? Panie, ja mam tylu chorych, to skąd ja mogę wiedzieć? Kto operował? Na jakim oddziale?

— Pani doktor, ja nic nie wiem, ja dzwonię z morza...

— Z morza? Ależ drogi panie, co ja mogę powiedzieć, mamy tu trzystu chorych...

— Proszę pani, proszę pani, halo...

Tadkowi opadły ręce — w Gdyni odłożono słuchawkę.

Radzik, ze swego fotela spoglądał na Tadka. Wahał się. „Dziś Maliniak, jutro on..." Złapał Tadka za ramię i posadził obok siebie:

— Poczekaj!

Rzucił się do aparatury. Szalał przełącznik zakresów, wytrwale stukał klucz. Płynęły minuty. Człowiek pracujący w kraju i człowiek pracujący na morzu rzucili wyzwanie eterowi. Drobne piski układające się w litery, słowa, zdania, przyniosły w końcu wiadomość z Gdyni: Niech Maliniak czeka. On — ten w kraju — odszuka lekarza i dowie się co trzeba. Da znać, niech czekają, czekają...

I doczekali się. Po godzinie głos operatora był dobrze słyszalny:

— Panie Maliniak, odnalazłem doktora, czeka przy telefonie.

Tadek starał się mówić spokojnie. Dowiedział się, że poronienie nastąpiło nagle, ale w tej chwili Magda jest poza wszelkim niebezpieczeństwem. Przewiduje, że za tydzień będzie już w domu u matki...

— Dziękuję. Dziękuję panu doktorze i dziękuję panu z Gdynia — Radio...

— W porządku, chłopie, do usłyszenia...

Trzask wyłącznika i kabinę zaległa cisza. Tadek wyciągnął rękę do radzika i cicho powiedział:

— Dziękuję...

Kiedy następnego dnia bosman zajrzał do kabiny Tadka — aż cofnął się ze zdumienia. W kabinie siedział radzik obracający w ręku nową wędkę Tadka.

inni budują...

Dokończenie ze str. 7

szybka decyzja w sprawie następcy „Batorego” nie zostanie podjęta.

Stocznia angielska Vickers-Armstrong w Walker on Tyne buduje statek: „Northern Star” (22 000 BRT) dla „Shaw Savill and Albion Co”. — Statek ten będzie gotów w połowie br.

Stocznia francuska Chantiers del'Atlantige w St. Nazaire buduje dla przedsiębiorstwa żeglugowego „Cia de Navigation Paquet” statek pasażerski „Ancerville” o pojemności 15 300 BRT. Ograniczam się do podania tylko tych kilku przykładów budowy nowego oceanicznego tonażu pasażerskiego. Wyliczenie imienne wszystkich będących w budowie lub zamówionych, pełnomorskich statków pasażerskich w różnych stoczniach świata, zabrałoby zbyt wiele miejsca i było zbyt nużące dla Czytelników. Dość zaznaczyć, że np. w stoczniach hiszpańskich znajduje się obecnie w budowie 6 statków pasażerskich, a w stoczni NRD w Wismarze 11 jednostek średniej i mniejszej wielkości. Kilka statków pasażerskich budują stocznie jugosłowiańskie. Również stocznie amerykańskie np. Bethlehem Steel Co. w Sparrows Point budują w chwili obecnej kilkanaście średniej wielkości jednostek pasażerskich. Tak więc, o ile szlak powietrzny daje swym pasażerom, którym się bardzo spieszy, coraz to szybsze samoloty, to szlak morski stawia do dyspozycji tych, którzy nie muszą robić wyścigu z czasem, lecz pragną wypoczynku w czasie podróży, nowe, komfortowe, bezpieczne i wygodne jednostki — pływające hotele. Wreszcie, istnieje przecież i tu „złoty środek”, jest nim podróż samolotowo-okrętowa, tj. korzystanie w jednym kierunku z samolotu, w drugim, powrotnym — ze statku (lub vice versa). Ten rodzaj kombinowanej podróży zyskuje coraz więcej zwolenników.

Można więc śmiało powiedzieć, że koegzystencja obu środków transportu pasażerskiego, mimo pozornych sprzeczności, istnieje i będzie istnieć nadal. Nie ma bowiem żadnych powodów po temu, aby jeden z nich, mam na myśli statek, musiał ustąpić z pola, którym są niezmierzone obszary mórz i oceanów naszego globu, a które od wieków są i będą naturalną domeną żeglugi we wszystkich jej fazach rozwoju i postępu od żaglowca począwszy, a kończąc na statkach o napędzie atomowym.

TADEUSZ DZIEKOŃSKI

INFORMACJE O WYŻSZEJ SZKOLE MARYNARKI WOJENNEJ IM. BOHATERÓW WESTERPLATTE

Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte jest wyższą wojskową uczelnią morską, która kształci słuchaczy na przyszłych specjalistów pokładowych i inżynierów okrętowych różnych specjalności, przygotowuje ich do objęcia stanowisk oficerskich na okrętach PRL oraz w innych instytucjach Marynarki Wojennej.



Fot. H. Szalczyński

Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej posiada dwa Wydziały:

Wydział Pokładowy — o kierunku specjalności pokładowej morskiej — czas studiów 4 lata.

Wydział Techniczny — o kierunku specjalności mechanicznej i elektrycznej — czas studiów 4 i pół roku.

Absolwenci Wydziału Pokładowego po zakończeniu studiów i zdaniu egzaminów końcowych otrzymują stopnie oficerskie oraz dyplomy ukończenia studiów wyższych.

Absolwenci Wydziału Technicznego po zakończeniu studiów i obronie prac dyplomowych otrzymują stopnie oficerskie oraz dyplomy inżynierskie.

Słuchacze w czasie studiów otrzymują bezpłatnie pełne wyżywienie, umundurowanie, zakwaterowanie, uposażenie miesięczne przewidziane zarządzeniami MON oraz pomoce naukowe.

Słuchaczom przysługuje co roku 30-dniowy urlop wypoczynkowy, oraz urlop w okresie ferii noworocznych, przy czym koszty przejazdu związane z urlopem pokrywa WSMW.

W wyższej Szkole Marynarki Wojennej, jako uczelni wojskowej, obowiązują słuchaczy regulaminy i przepisy wojskowe.

O przyjęcie do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej ubiegać się mogą kandydaci z wojska oraz osoby cywilne płci męskiej.

Kandydaci spoza wojska mogą być przyjęci do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej, jeżeli odpowiadają warunkom określonym dla kandydatów na wyższe uczelnie cywilne, posiadają wysokie walory moralne i polityczne oraz dobrą sprawność fizyczną.

Kandydaci powinni posiadać:
a) obywatelstwo polskie,
b) wiek od 18 do 24 lat,
c) stan wolny,
d) kategorię zdrowia — „zdolny jako kandydat do wojskowych szkół wyższych”.

Podanie o przyjęcie należy przesłać wyłącznie poprzez WKR pod adresem: Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej — Gdynia 19, w terminie do dnia 30 kwietnia 1962 r., załączając:
a) własnoręcznie napisany życiorys,
b) ankietę personalną własnoręcznie wypełnioną,
c) wyciąg z aktu urodzenia,
d) świadectwo dojrzałości lub dyplom stopnia licealnego w oryginale (kandydaci, którzy kończą w bieżącym roku szkołę średnią, powinni załączyć zaświadczenie szkoły z wyszczególnieniem ocen uzyskanych w pierwszym półroczu, a świadectwo dojrzałości lub dyplom przedstawią przed przystąpieniem do egzaminów konkursowych),
e) poświadczenie obywatelstwa polskiego (w razie nie posiadania dowodu osobistego),
f) wyciąg z orzeczeń powiatowej (wojewódzkiej) komisji poborowej o uzyskaniu kategorii zdolności do służby wojskowej (wyciąg wydaje WKR).
Skierowania kandydata do powiatowej (wojewódzkiej) komisji poborowej, celem uzyskania kategorii zdolności do służby wojskowej, dokonuje Wojskowa Komenda Rejonowa na podstawie przedstawionego przez kandydata podania o przyjęcie do WSMW.
g) pisemne zobowiązanie do pełnienia służby wojskowej w charakterze oficera zawodowego Mar. Woj. z chwilą otrzymania stopnia oficerskiego.
h) cztery fotografie o wymiarach 37×52 mm.

Kandydaci, którzy zostaną dopuszczeni do egzaminów wstępnych, otrzymają pisemne zawiadomienie o terminie egzaminów.

Egzaminy wstępne odbędą się w okresie od 18 czerwca do 30 czerwca 1962 r.

Pierwszeństwo w dopuszczeniu do egzaminów wstępnych mają kandydaci posiadający oceny bardzo dobre i dobre.

Warunkiem przyjęcia do WSMW jest zdanie egzaminu konkursowego w zakresie programu szkoły średniej z następujących przedmiotów:
a) wiadomości o Polsce i świecie współczesnym oraz zagadnienia z geografii (ustny),
b) matematyka (ustny i pisemny),
c) fizyka (ustny i pisemny),
d) chemia (ustny),
e) język polski (ustny i pisemny).

Pierwszeństwo w przyjęciu do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej mają kandydaci, którzy uzyskają najlepsze wyniki na egzaminie konkursowym. W wypadku uzyskania jednakowych ocen pierwszeństwo mają kandydaci rezerwiści WP oraz kandydaci posiadający przeszkolenie morskie organizowane przez LPŻ i ZHP.

Światowa żegluga morska

Światowa flota handlowa w dniu 1 lipca 1961 r.
(statki o pojemności powyżej 100 BRT)

L.p.	Państwa	Ogółem				Parowce		Motorowce	
		Liczba statków	Pojemność BRT	W tym zbiornikowce		Liczba	Pojemność BRT	Liczba	Pojemność BRT
				Liczba	Pojem BRT				
	ŚWIAT	37 792	135 915 958	4 708	43 848 760	13 559	74 261 191	24 233	61 654 767
	w tym:								
1.	Stany Zjednoczone	3 936	24 238 022	471	4 674 922	2 946	23 310 497	990	927 525
2.	W. Brytania	5 182	21 464 522	841	7 292 932	2 254	10 584 721	2 928	10 878 801
3.	Norwegia	2 729	12 024 641	561	6 701 321	375	1 711 560	2 354	10 313 081
4.	Liberia	903	10 929 551	381	7 015 141	680	9 320 163	223	1 609 388
5.	Japonia	3 733	7 953 984	637	1 922 982	422	1 932 275	3 311	6 021 709
6.	Grecja	1 012	5 439 204	107	1 286 222	516	3 890 553	496	1 548 651
7.	Włochy	1 353	5 319 334	219	1 943 745	475	2 830 152	878	2 489 182
8.	Francja	1 488	5 117 303	161	2 077 944	308	2 148 864	1 180	2 968 439
9.	Holandia	1 894	4 909 687	118	1 327 237	183	1 791 964	1 711	3 117 723
10.	NRF	2 454	4 771 080	105	658 092	345	1 127 053	2 109	3 644 027
11.	ZSRR	1 212	4 066 057	132	956 977	624	1 940 449	588	2 125 708
12.	Panama	601	4 049 377	159	2 285 041	392	3 245 476	209	803 901
13.	Szwecja	1 243	3 996 335	168	1 348 797	153	364 680	1 090	3 631 655
14.	Dania	827	2 306 746	80	913 573	52	164 393	775	2 142 353
22.	Polska	320	747 496	9	74 733	141	294 677	179	452 819
29.	Chińska Rep. Lud.	212	472 677	11	18 150	139	347 761	73	124 916
39.	NRD	74	231 901	7	49 905	4	15 989	70	215 912

Źródło: Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables 1961



Wprawdzie trwający od 1957 r. kryzys w że-
gludze kapitalistycznej nie został jeszcze prze-
zwyciężony, niemniej miniony rok był dla świa-
towej floty handlowej nieco lepszy niż lata
poprzednie.

Sprzyjał temu lekki wzrost obrotów między-
narodowych, w wyniku czego zmniejszyło się
bezrobocie tonażu. Zostało również utrzymane
wysokie tempo złomowania tonażu, dzięki cze-
mu zlikwidowano pewną część jego nadwyżki.

W połowie ubiegłego roku światowa flota
handlowa (wszystkie statki towarowe, pasażer-
skie, rybackie, portowe itp. o pojemności po-
wyżej 100 BRT) osiągnęła prawie 136 mln BRT,
a więc zwiększyła się w porównaniu do 1960 r.
o ponad 6 mln BRT. Stan światowej floty han-
dlowej w 1961 r. wraz z wykazaniem najwięk-
szych flot (o tonażu powyżej 2 mln BRT) oraz
największych flot państw socjalistycznych wy-
kazuje załączona tablica.

Główne zmiany w tonażu światowym w ubieg-
łym roku to dalszy wzrost floty greckiej (o ...
tys. BRT) i radzieckiej (o 637 tys. BRT). W
związku z tym Grecja przesunęła się z 10 na ...
miejsce w tonażu światowym, a ZSRR z 13 ...
11 miejsce. Spadek tonażu wykazują Stany
Zjednoczone, Liberia i Panama.

Charakterystyczny jest również rozwój floty
handlowej państw socjalistycznych. Według
statystyk angielskich, flota polska zajmowała
w 1960 r. 25 miejsce w światowej flocie handlo-
wej, a obecnie 22, flota NRD w 1960 r. — ...
miejsce, obecnie — 39. Zwiększył się również
tonaż Chińskiej Republiki Ludowej, Czechosło-
wacji, Bułgarii i Rumunii.

Ogółem światowa flota handlowa obejmuje
obecnie ponad 80 bander, w tym 18 wykazuje
floty o pojemności powyżej 1 mln BRT, a ...
40 — o pojemności poniżej 100 tys. BRT.

Podstawowa część światowej floty handlowej,
tj. tonaż zbiornikowcowy, wykazuje nadal
wzrost. W 1961 r. osiągnął on prawie 44 mln
BRT, tj. o 2,3 mln BRT więcej niż w poprzed-
nim roku. Udział tego tonażu w światowej flo-
cie handlowej wynosi obecnie 32,3%. W wyni-
ku zmian w tonażu „tanich bander" (Liberia,
Panama) pierwsze miejsce wśród flot zbiorni-
kowców zajęła ponownie W. Brytania, wyprze-
dzając Liberię.

W zakresie napędu obserwujemy nadal wzrost
udziału napędu motorowego, który w 1961 r.
osiągnął 45,4% (w 1960 r. — 43,2%). Natomiast
dalszy spadek wykazuje udział parowego na-
pędu tłokowego, a przede wszystkim udział wę-
gla jako paliwa napędowego (w 1961 r. — 4,...
w 1960 r. — 4,9%).

Polepsza się również struktura wieku tonażu
światowego, bowiem na statki do 5 lat przypa-
da już 29,9% ogólnego tonażu (w 1960 r. —
28,5%), a na statki najstarsze, liczące ponad
20 lat — 12,8%.

Wielkość statków wykazuje stałe zmiany
w kierunku wzrostu udziału dużego tonażu.
Wprawdzie prymat należy jeszcze do statków
o pojemności 6 000—8 000 BRT, jednak rośnie
stale udział tonażu największego. I tak na
statki o pojemności 15 000—20 000 BRT przy-
pada 7,8 mln BRT (w 1960 r. — 7,1 mln BRT),
na statki 20 000—25 000 BRT przypada 10,1 mln
BRT (w 1960 r. — 9 mln BRT), na statki
25 000—30 000 BRT przypada 4,3 mln BRT (w
1960 r. — 3,2 mln BRT). Natomiast statki naj-
większe — powyżej 30 000 BRT — obejmują
już tonaż 3,7 mln BRT (w 1960 r. — 2,4 mln
BRT). W 1961 r. została ukończona budowa
trzeciego zbiornikowca o nośności powyżej
100 000 DWT. Jest nim s/t „Manhattan" o noś-
ności 106 568 DWT, zbudowany w Stanach
Zjednoczonych dla Niarchosa.

Zatrudnienie floty kapitalistycznej w ...
roku poprawiło się. Na złom sprzedano tonaż
o pojemności ok. 3,6 mln BRT (w 1960 r. —
4 mln BRT), natomiast tonaż wycofany
z eksploatacji z powodu braku zatrudnienia
zmniejszył się z 3,4 mln BRT w styczniu do
2,5 mln BRT w grudniu 1961 r.

Pomimo niepełnego wciąż jeszcze wykorzy-
stania istniejącego tonażu, armatorzy kapita-
listyczni w ub. roku zamówili w stoczni...

w 1961 r.

światowych pokaźny tonaż. Zamówienia te szacuje się na ok. 7 mln BRT. Szczególnie poważne były zamówienia na duże statki — zbiornikowce, rudowce i trampy specjalne. W budowie znajdują się m. in. dwa superzbiornikowce o nośności po 130 000 DWT, które będą największymi statkami towarowymi świata.

Natomiast nie mają kłopotów z zatrudnieniem tonażu floty państw socjalistycznych. Rozwijające się obroty handlowe z zagranicą, szczególnie z niedawnymi krajami kolonialnymi i zależnymi, wymagają coraz większej floty handlowej.

Z początkiem br. żegluga socjalistyczna liczyła ok. 6 mln BRT, a więc o prawie 1 mln BRT więcej niż przed rokiem. W porównaniu z ogólnym rozwojem gospodarki państw socjalistycznych nie jest to wiele (ok. 4,5% tonażu światowego), jednakże zapewne już najbliższe lata przyniosą istotne zmiany w tym zakresie.

W przewozach pasażerskich, których „barometrem" jest szlak północnoatlantycki, żegluga poniosła znowu pewną porażkę. Mianowicie na szlaku tym przewieziono w 1961 r. prawie 3 mln osób, w tym statkami tylko 785 tys. (w r. 1960 — 866 tys.).

Tym niemniej szereg państw nadal rozbudowuje i modernizuje flotę pasażerską. Wystarczy chociażby wspomnieć o statkach pasażerskich, które ostatnio weszły do eksploatacji, a mianowicie „France" (66 000 BRT) i „Canberra" (45 000 BRT). Intensywnie rozwijają flotę pasażerską Włochy i Związek Radziecki. Na zamówienie radzieckie, stocznie NRD budują obecnie serię statków pasażerskich średniej wielkości (po 340 miejsc pasażerskich), a wkrótce przystąpią do budowy statków po 750 miejsc, przeznaczonych w pierwszej kolejności dla ruchu turystycznego.

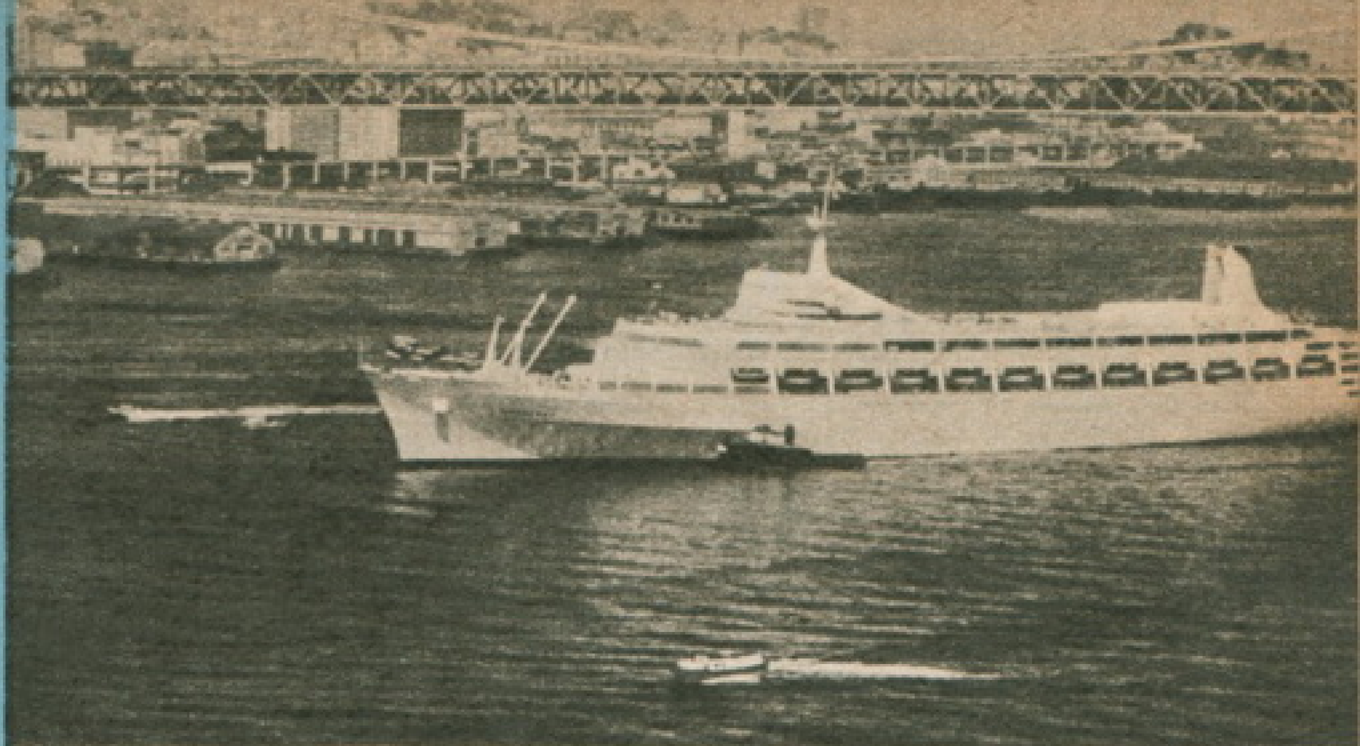
Równolegle z rozwojem floty odbywa się również rozbudowa i modernizacja portów morskich. W związku z pewnym wzrostem obrotów międzynarodowych, poważna część portów wykazuje również wzrost obrotów. Wymaga to przystosowania ich potencjału do nowych zadań.

Duże porty dążą przeważnie do utrwalenia swej dotychczasowej pozycji, przez stworzenie możliwości przyjmowania coraz większych statków oraz dalsze przyspieszenie przeładunków. Natomiast państwa dysponujące niedostatecznym potencjałem portów — koncentrują się na budowie nowych portów.

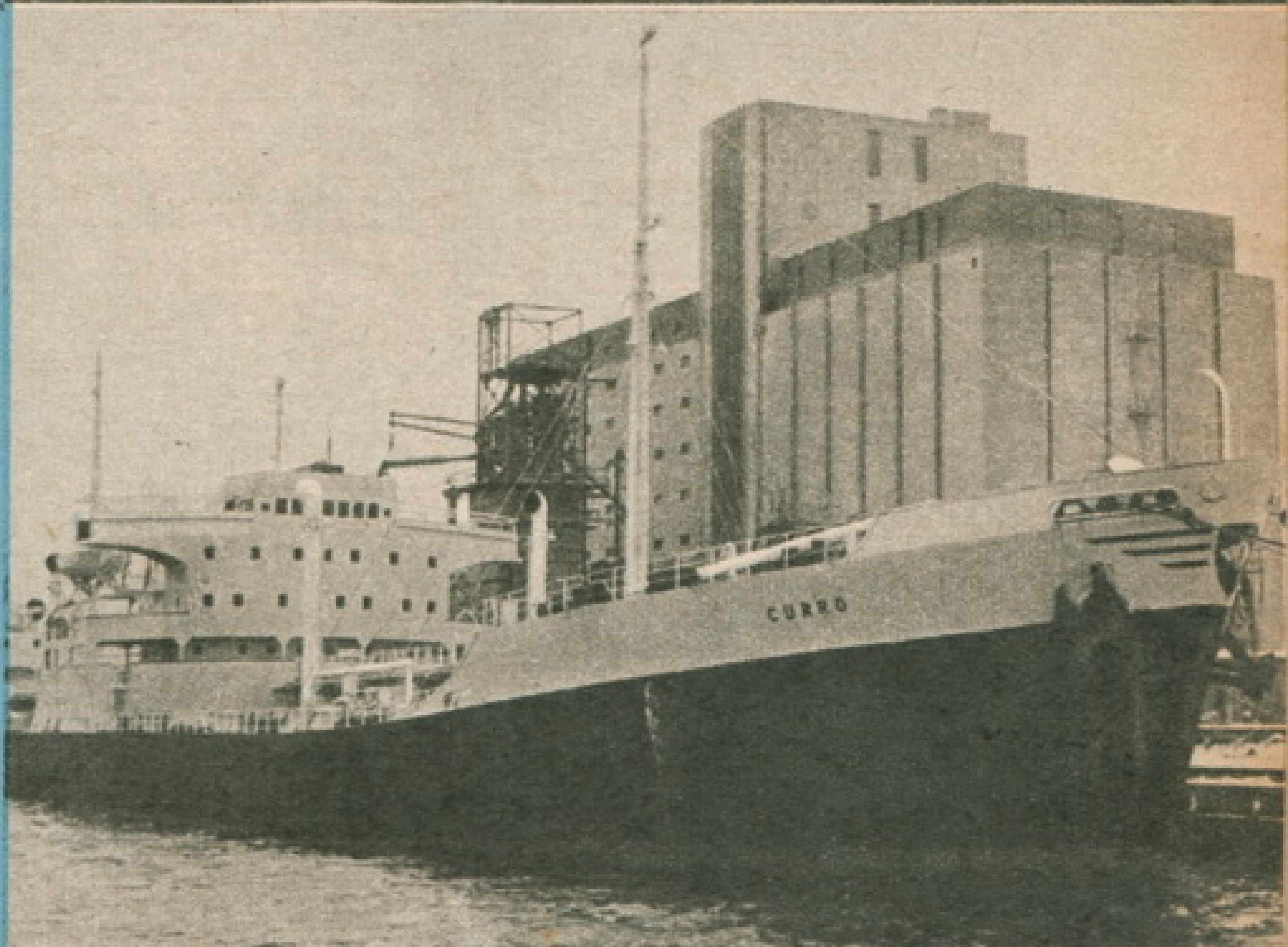
Z ważniejszych obiektów europejskich należy wymienić trwającą budowę „Europortu" — nowej części Rotterdamu, rozbudowę Antwerpii, Bremy, Hamburga, Goeteborga, Rijeki, Leningradu, Odessy oraz budowę nowego portu w Rostocku. W Afryce zakończony został pierwszy etap budowy portu Tema (Ghana), rozpoczęły pracę porty Assab (Abisynia), Breda (Libia), Tewik (Egipt), Lower Buchanan (Liberia), trwa rozbudowa Konakri oraz szeregu dalszych portów Afryki Zachodniej. Intensywne prace nad rozwojem portów trwają również w Azji oraz w Ameryce Płd. i Środkowej.

Ogólny rozwój portów, szczególnie pozaeuropejskich, wciąż jeszcze nie odpowiada potrzebom statków, które chciałyby jak najmniej czasu spędzać w portach. Tymczasem w tej dziedzinie już od kilku lat nie obserwuje się widocznej poprawy. Dlatego też żegluga poszukuje własnych rozwiązań, celem skrócenia czasu postoju statków w porcie. Dotyczą one zastosowania palet i pojemników oraz budowy statków specjalnie przystosowanych do szybkiego przeładunku. W ub. roku zbudowano, między innymi, pierwsze tzw. statki otwarte, tj. statki o podwójnych lub potrójnych lukach, dzięki czemu prawie cała powierzchnia ładowni jest dostępna dla przeładunku, bez uciążliwych prac sztauerskich. Do budowy serii takich statków przystąpił m. in. Związek Radziecki.

Czesław Wojewódka



Liniowiec pasażerski s/s „Canberra" w San Francisco



Zbiornikowiec „Curro" pod elewatorem w porcie gdyńskim



Wodowanie wielkiego zbiornikowca w stoczni francuskiej



„Manhattan" — największy statek handlowy wybudowany dotychczas w USA

AKTUALNOŚCI

PLASTYK DLA MORZA



W marcu otwarto w Sztokholmie wystawę pod nazwą „Wszystko dla morza". Zgromadzono na niej eksponaty (sprzęt, wyposażenie żeglarskie itp.) o wartości przekraczającej 5 milionów koron. Do ciekawszych eksponatów należał m. in. jacht o kadłubie z plastyku (długość 6 metrów, szerokość 2,2 m, powierzchnia żagla 16,7 m²). Wzbudził on ogromne zainteresowanie entuzjastów żeglarstwa, których w Szwecji nie brakuje.

KOMFORT DLA PIESKÓW

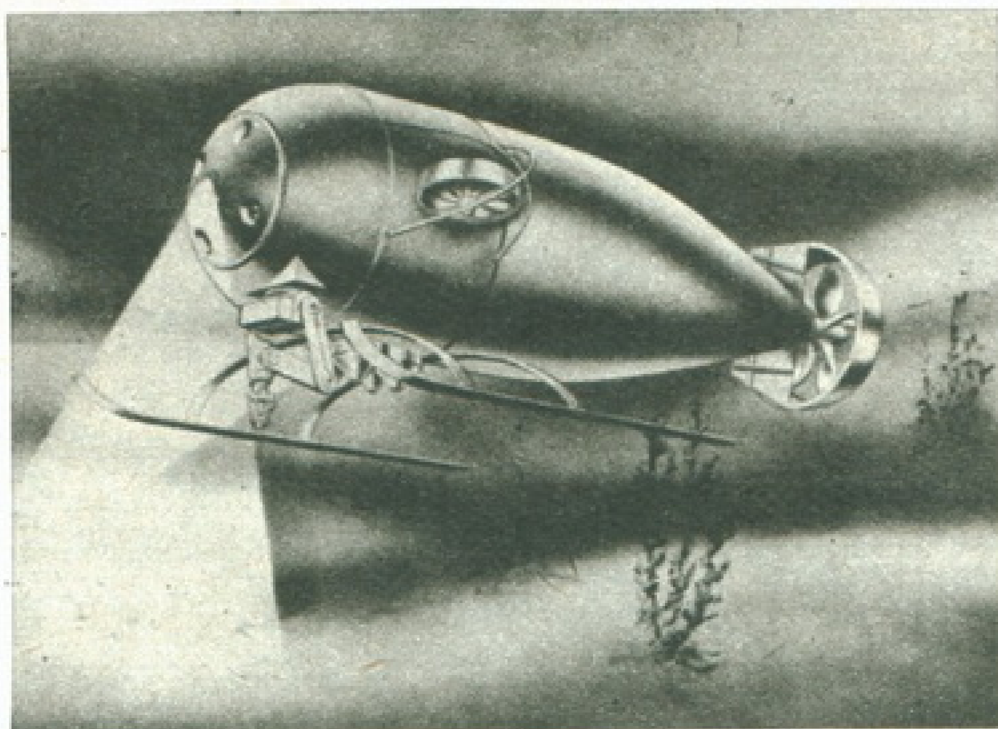
Najnowszy transatlantyk „France" nie schodzi ze szpalt prasy światowej. Z „ciekawostkowych" informacji o nim warto powtórzyć jedną jeszcze wiadomość o zainstalowaniu na pokładzie liniowca specjalnych pomieszczeń dla psów podróżujących z pasażerami. W boxach tych, jak widać na zdjęciu, zainstalowano paryską latarnię gazową oraz nowojorski hydrant, a więc dwie wersje swoistej „psiej toalety".





NOWY „FRANCUZ"

W marcowym numerze „Morza" pisaliśmy o skreśleniu z rejestru floty „Poznania", ostatniego z pięciu bliźniaczych jednostek zakupionych we Francji w 1926 r. i noszących popularną nazwę „Francuzy". Dzisiaj możemy donieść, że francuskie budownictwo okrętowe ma w naszej flocie nowego reprezentanta. Jest nim m/s „Norwid" (5 200 BRT, 8 400 DWT, szybkość 18 w.) drobnicowiec wodowany w stoczni Chantiers de Normandie w dniu 31.V.61 r. Statek eksploatuje obecnie PLO na linii południowoamerykańskiej.



PODWODNE LABORATORIUM

Nowy pojazd podwodny skonstruowano w USA do badań głębin morskich. Może on pomieścić dwuosobową załogę, kamery telewizyjne, instrumenty naukowe oraz aparaty regenerujące powietrze. Urządzenie to wyposażone we własny napęd, silny reflektor i cztery okna do obserwacji wzrokowej, może zanurzać się do głębokości 2 tys. metrów. Mechaniczne ramię w przedniej części pojazdu ma służyć do pobierania próbek dna itp.

KOSMONAUTA POD WODĄ

Komandor Glenn, amerykański marynarz-kosmonauta po odbyciu w ciasnej kapsułce swego lotu po orbicie, odpoczywał na Grand Turk Island. W tym czasie, jak pokazuje zdjęcie, Glenn sporo nurkował, a nawet polował przy użyciu aqualungu.



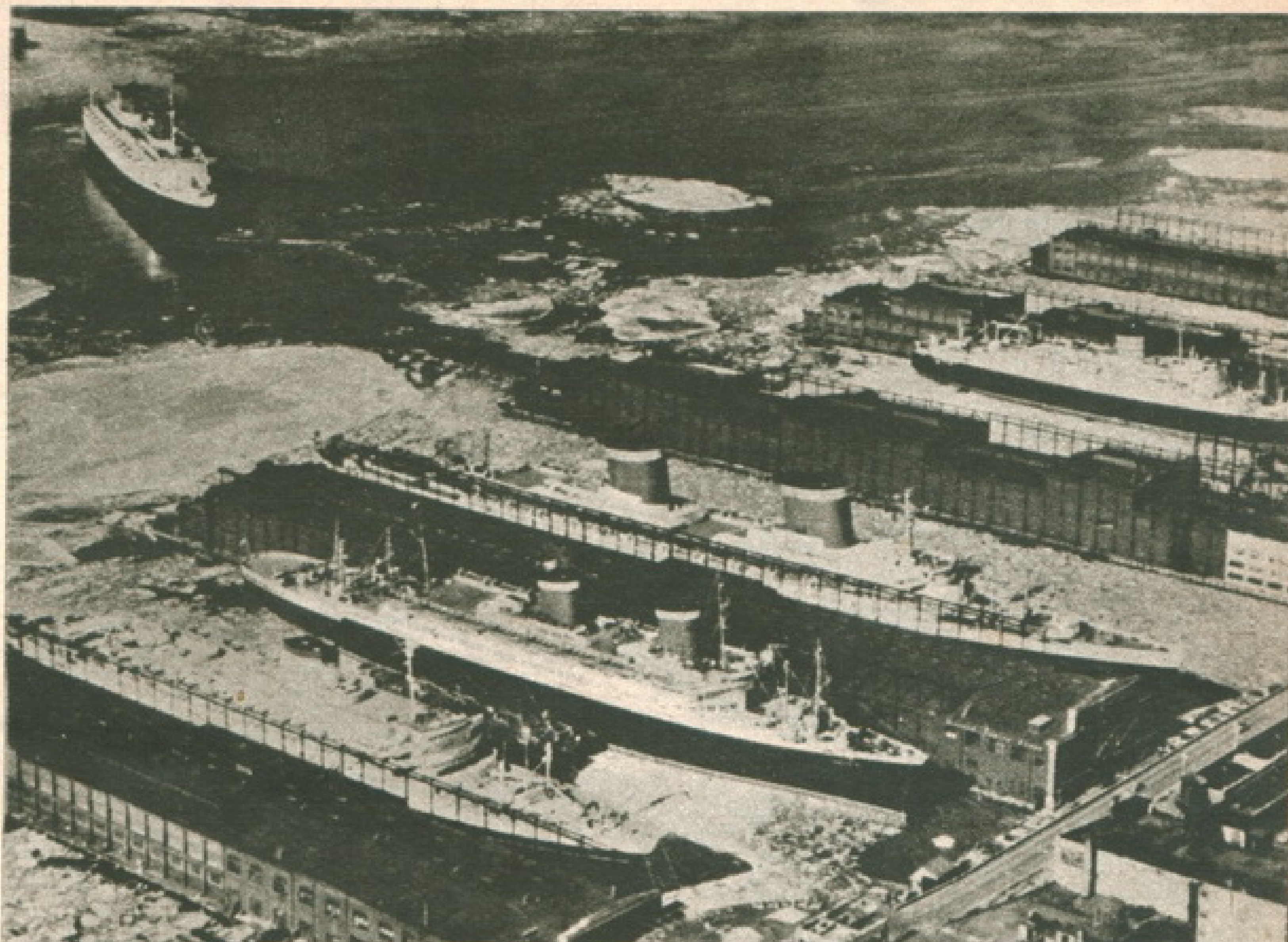
ZAGŁADA ZBIORNIKOWCA

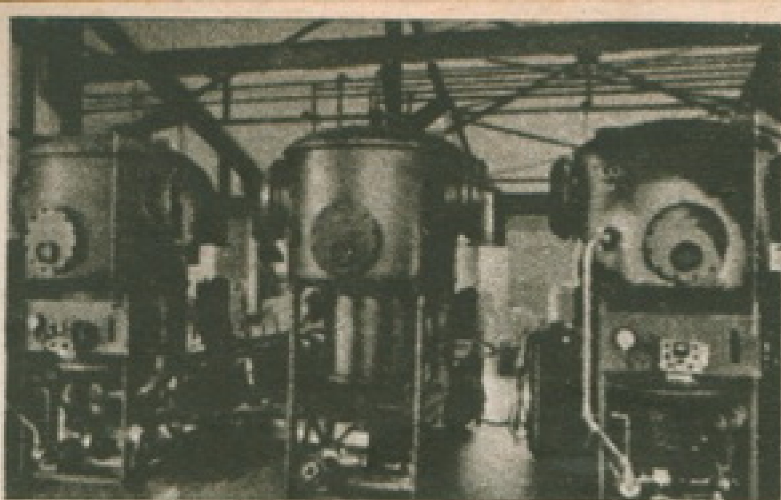
Mały, idący pod balastem do Swansea zbiornikowiec „B. P. Driver" (300 BRT) wskutek złej pogody wszedł na skały u brzegów południowej Walii. W wyniku awarii nastąpiła, jak widać na zdjęciu, całkowita strata statku, 5 ludziom załogi udało się jednak uratować.



BOGATY SEZON ZIMOWY

Wiadomo powszechnie, że w czasie sezonu zimowego, statki pasażerskie z północnego Atlantyku (łącznie z „Batorym") kieruje się najczęściej z wycieczkami w cieplejsze rejony naszego globu. W tym roku jednak jeszcze w lutym zawinęła do Nowego Jorku rekordowa ilość transatlantyków. Na zdjęciu wykonanym 18 lutego przy nabrzeżach Manhattanu widzimy od lewej: włoski „Cristoforo Colombo", amerykański „America", amerykański „United States" i brytyjski „Ivernia". Na rzece widoczny jest, zmierzający do nabrzeża, „France".





Słodka woda z morza

Duńczykom udało się udoskonalić generatory umożliwiające zamianę wody morskiej na wodę słodką, nadającą się nie tylko do kotłów okrętowych, lecz także do picia. Generatory te można także instalować na jednostkach pływających. Ich wydajność wynosi od 30 do 80 ton wody słodkiej na dobę. Firma produkująca generatory sprzedała już ponad 700 egzemplarzy tego urządzenia 240 armatorom do 34 krajów. Na zdjęciu generatory przygotowane do wysyłki dla brazylijskiego armatora „Petrobrast".

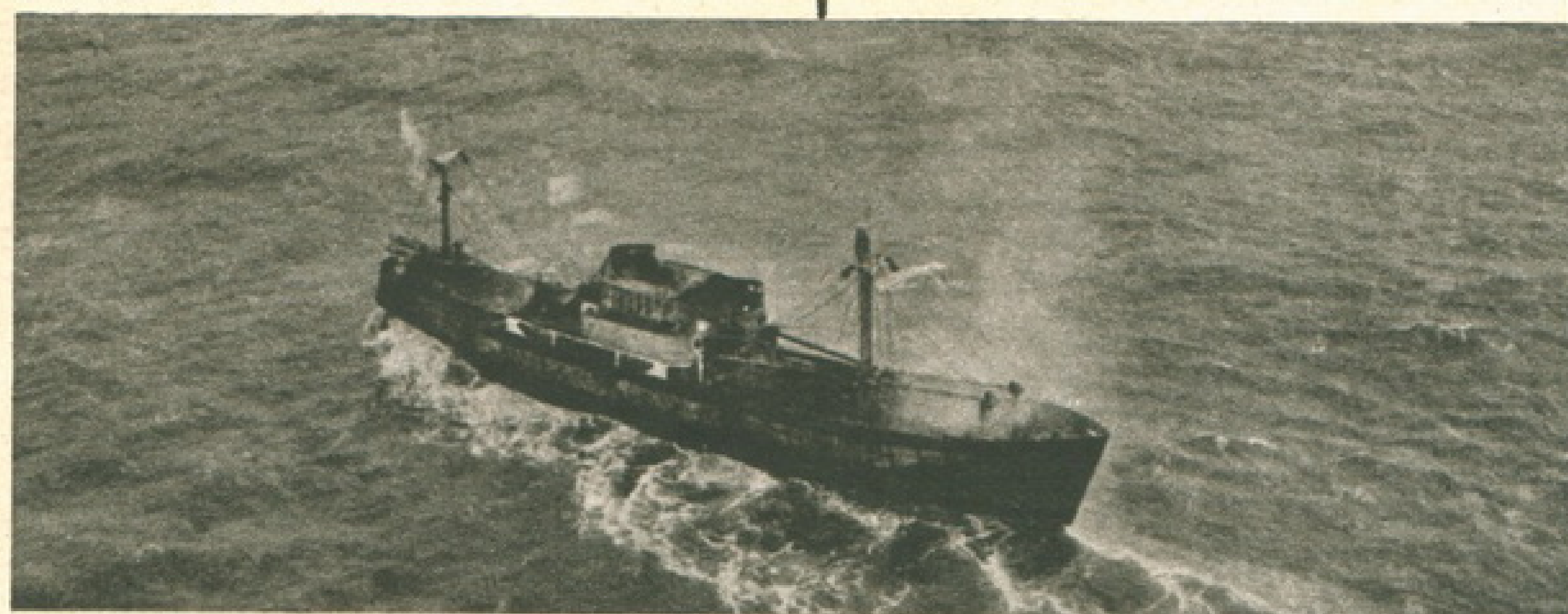


WDZIĘCZNOŚĆ WYSPIARZY

Mieszkańcy wysepki Tristan da Cunha, którzy przed kilkoma miesiącami musieli opuścić ją wskutek wybuchu wulkanu, uzyskali znaczną pomoc materialną i azyl w Wielkiej Brytanii. W dowód wdzięczności ofiarowali oni królowej tzw. „długą szalupę", będącą tradycyjnym produktem wyspiarskich rzemieślników. Została ona wykonana już w Londynie. Na zdjęciu symboliczny dar mija bramy pałacu Buckingham.

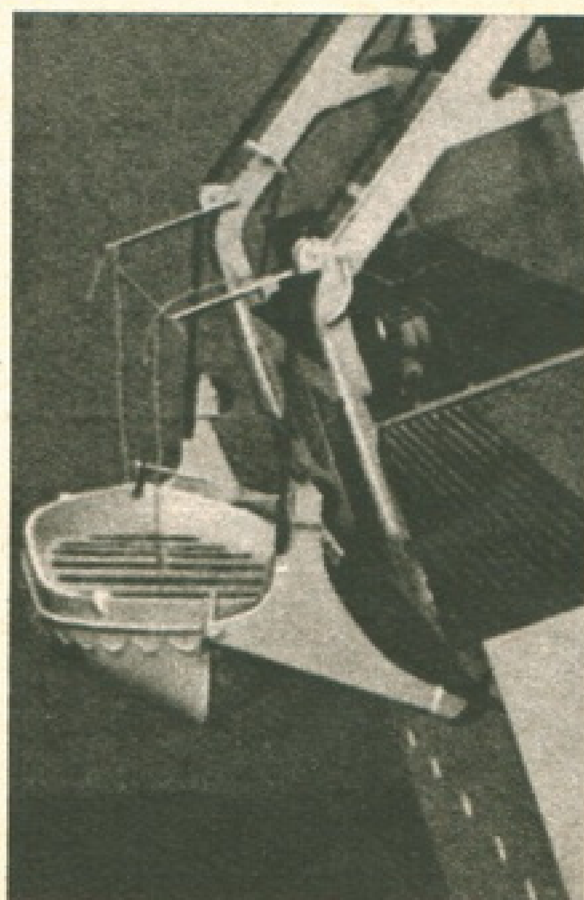
STATEK W PŁOMIENIACH

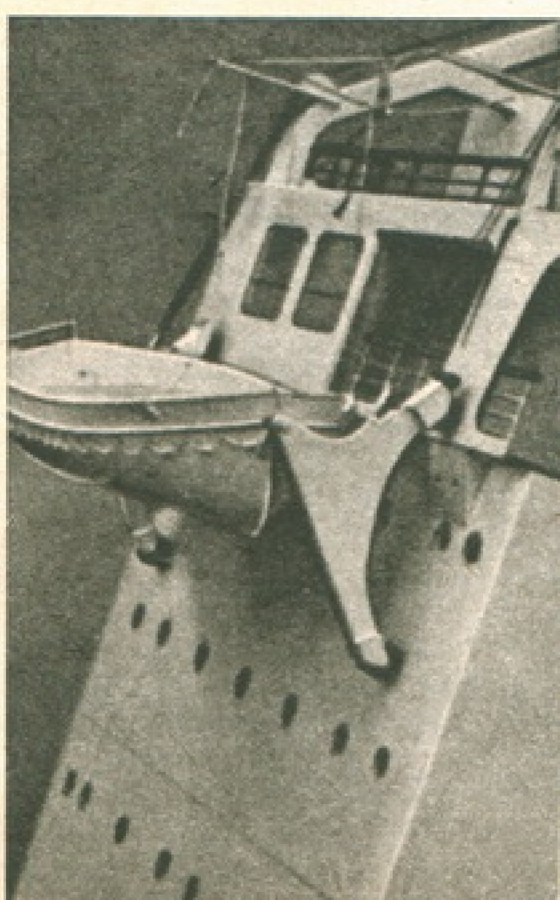
W bieżących numerach piszemy o marokańskim statku „Ketama", który spłonął na Zatoce Biskajskiej. Podobny los kilka dni później przypadł w udziale jednostce bandery brytyjskiej „Fountains Abbey" na Morzu Północnym. Na zdjęciu wypalony wrak angielskiego frachtowca.

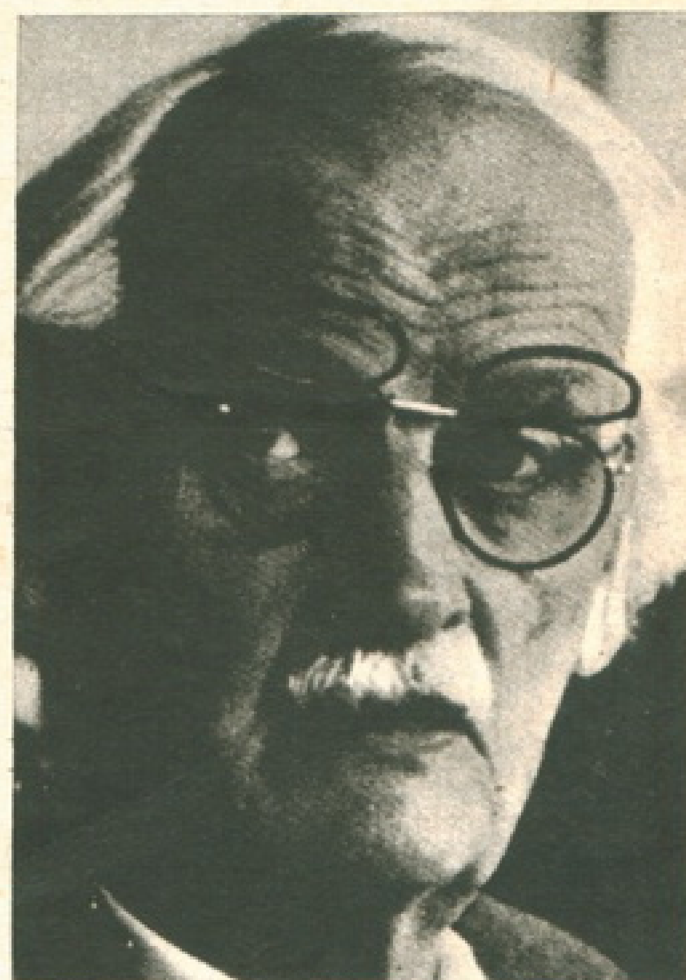


NOWY SYSTEM ŻURAWIKÓW

Francuscy konstruktorzy zaprojektowali nowy system spuszczania na wodę szalup ratunkowych. Eliminuje on trudności powstające wskutek silnego przechyłu tonącego statku. Oba reprodukowane zdjęcia wyjaśniają dostatecznie wyraźnie na czym polega nowa konstrukcja. Specjalne gumowe rolki, umieszczone na swego rodzaju „łapach", pozwalają nawet przy stosunkowo dużym nachyleniu burty, bezpiecznie zwodować szalupę.







Zgon profesora Piccarda

W Lozannie zmarł w nocy z 24 na 25 marca na atak serca światowej sławy uczony, profesor August Piccard, badacz stratosfery i głębin morskich. Na początku lat trzydziestych prof. Piccard odbył dwukrotnie podróż balonem do stratosfery osiągając wysokość 16 201 m. Skonstruował on również batyskaf, w którym w roku 1953 zanurzył się na głębokość 3 150 metrów. Jego dziełem jest 75-tonowy batyskaf, w którym jego syn Jacques Piccard w styczniu 1960 roku pobił na Pacyfiku rekord zanurzenia, osiągając głębokość około 10 900 metrów. Profesor Piccard miał lat 78. Wraz z jego śmiercią światowa oceanografia poniosła wielką stratę.

Na wczasy pod żaglem

Sport i turystyka wodna zyskują sobie coraz więcej zwolenników na całym świecie.

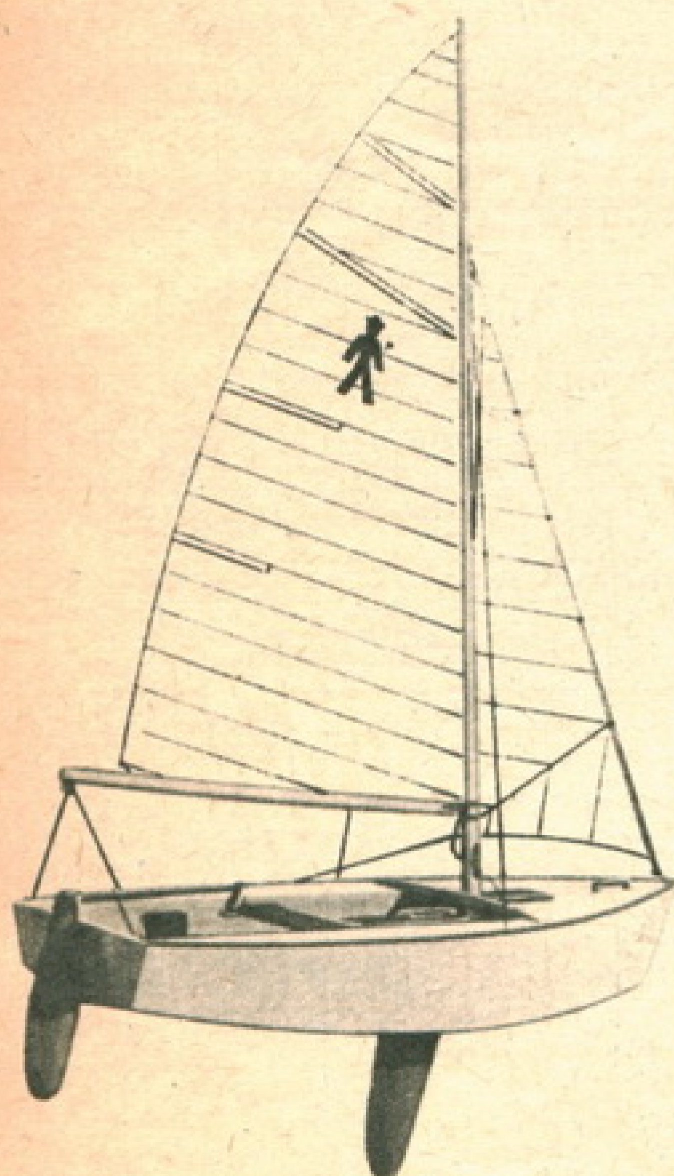
Na wodach francuskich pływa obecnie 50 000 jachtów różnych typów, a flotylla francuska zwiększa się corocznie o około 10 tysięcy nowych jednostek.

Na wodach amerykańskich pływa 4 miliony jachtów, a rzesza zapalonych żeglarzy powiększyła się do 11 milionów.

— Według statystyk angielskich — co trzeci obywatel tego kraju jest żeglarzem.

Ostatnie salony nautyczne pokazały rodzaje jachtów żaglowych i motorowych najczęściej używanych w świecie.

Ponieważ wybór odpowiedniego sprzętu i ekwipunku jest rzeczą doniosłej wagi dla każdego żeglarza, Czytelnikom „Morza" prezentujemy najbardziej popularne rodzaje jachtów używanych we Francji. Francuzi uważają, że lepsza własna, choćby najskromniejsza żaglówka, niż obserwowanie z brzegu nawet najpiękniejszych jachtów.





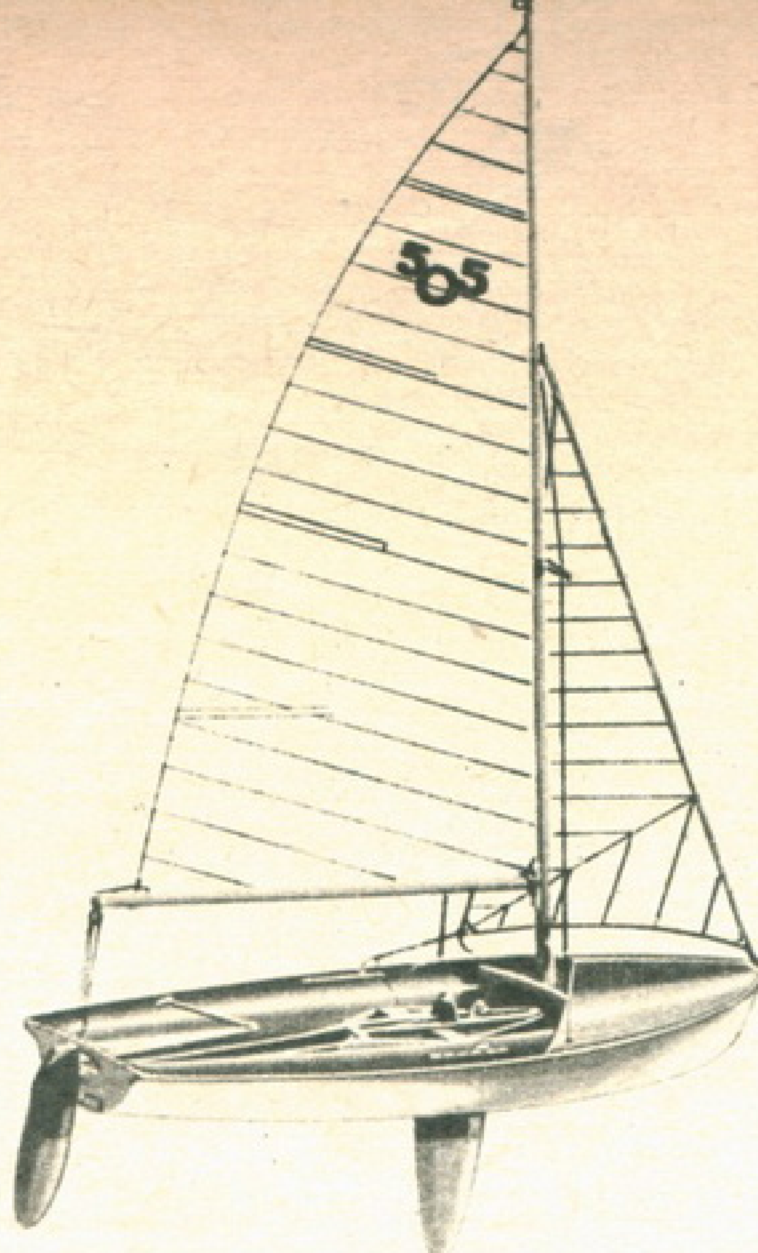


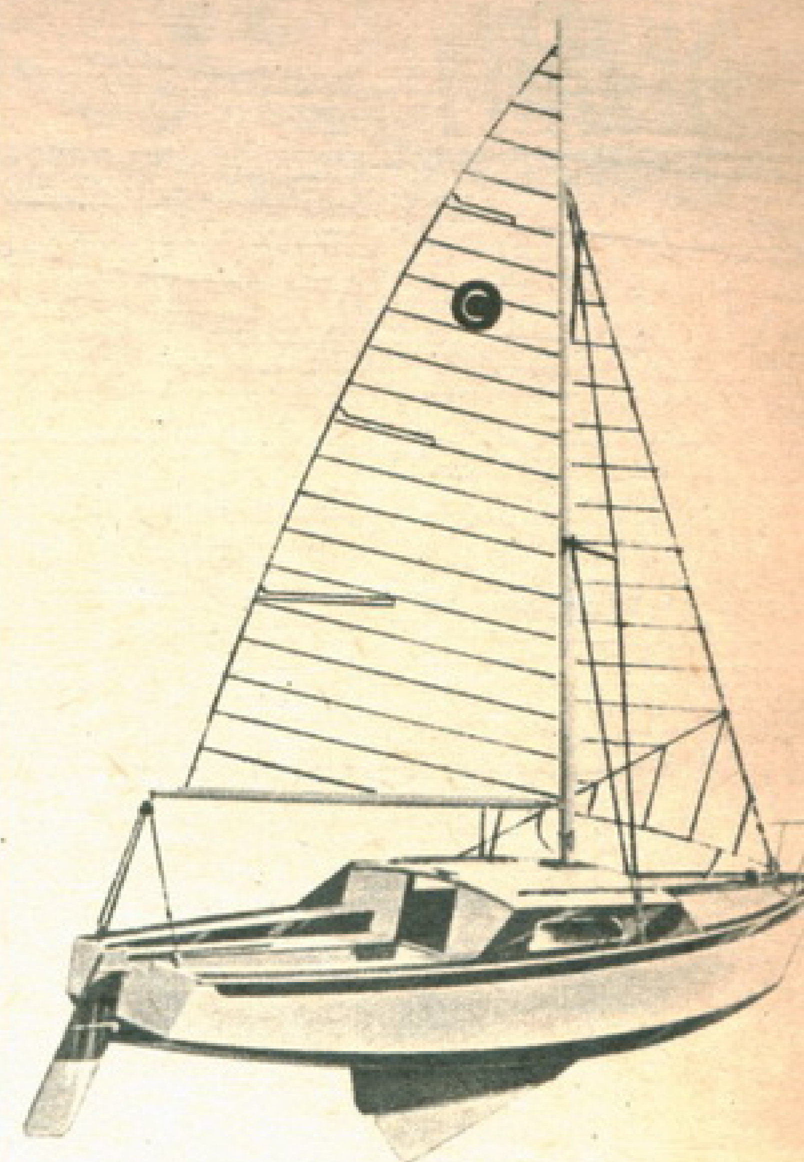
MOUSSE (Chłopak okrętowy) — Drewniana żaglówka sportowa dla młodzieży, niezatapialna, dług. 3.90 m, szer. 1,42 m, waga 90 kg. Powierzchnia żagla 8,10 m².

VAURIEN (Ladaco) — Młodzieżowy jacht, produkowany na Zachodzie w dużych ilościach. Dług. 4,08 m, szer. 1,47 m, waga 95 kg, żagiel 8,10 m².

420 — Klasowy jacht treningowo-wyczynowy, wykonany z plastyku. Projektował Maury. Niezatapialny. Dług. 4,20 m, szer. 1,63 m, waga 98 kg. pow. żagla 10,25 m².



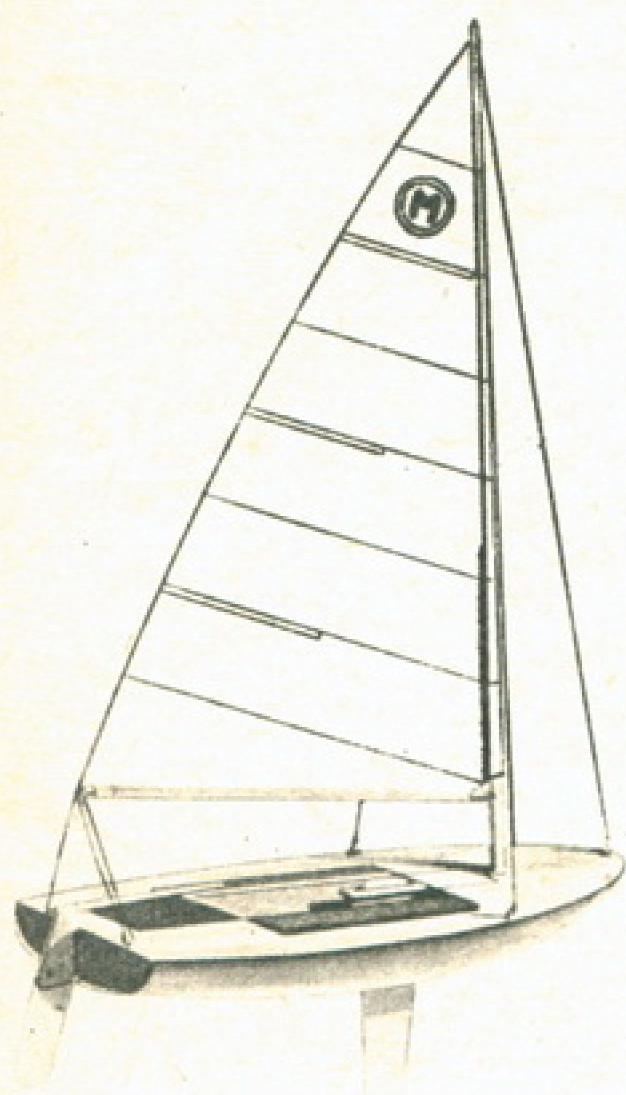




MARAUDER (Maruder) — Jacht kabinowy, nadaje się do kampingów żeglarskich. Ma duże zalety morskie. Dług. 4,83 m, szer. 1,73 m, waga 275 kg. Żagiel 14,24 m².

505 — Jeden z bardziej znanych jachtów klasowych. Bardzo szybki. Często spotykany we Francji i za granicą. Projektował J. Westell. Dług. 5,28 m, szer. 1,86 m, waga 130 kg, żagiel 16,21 m².

KORSARZ — Jacht kabinowy do rejsów przybrzeżnych. Dwie koje. Projektował J. J. Herbulot. Dług. 5,50 m, szer. 1,92 m, waga 450 kg, żagiel 16 m².



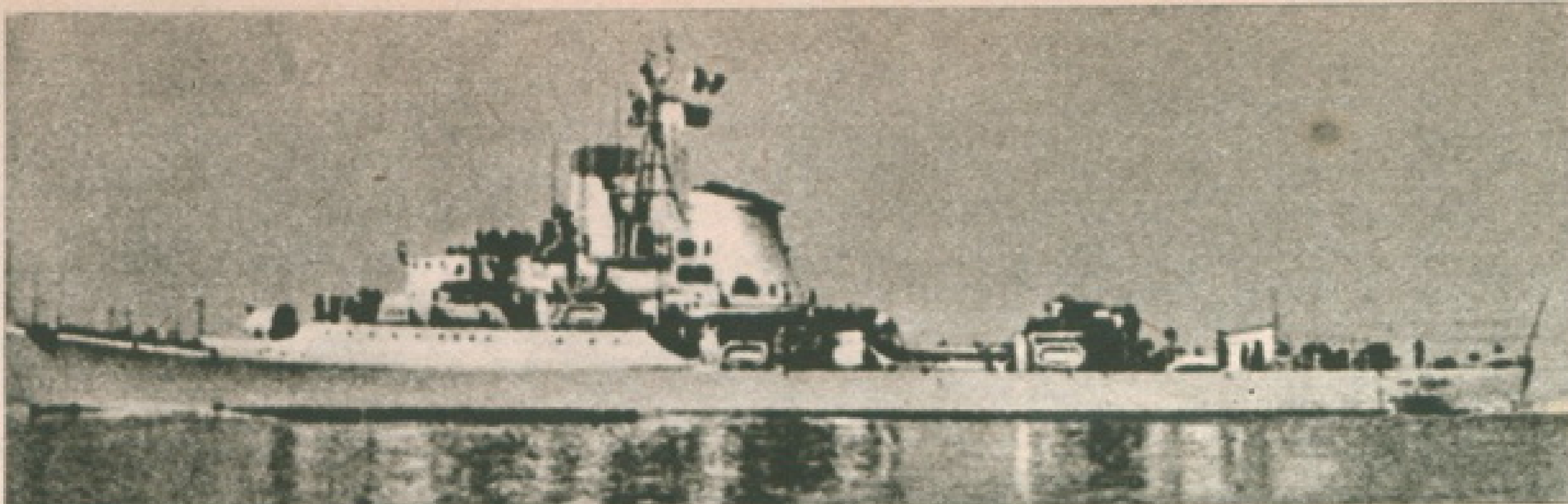




MOTH (Mól) — Jacht jednoosobowy, nieklasowy. Proporcje wymiarów mogą być dowolnie zmieniane. Wymiary podane we wzorze wynoszą: dług. 3,35 m, szer. 1,45 m, waga 70 kg, żagiel 7 m².

DRAGON — Jeden z piękniejszych jachtów kilowych. W regatach dwuosobowy, podczas rejsów turystycznych — dla 4 — 5 osób. Projektował Johan Anker. Dług. 8,9 m, szer. 1,96 m. zanurzenie 1,20 m, waga 1 960 kg, żagiel 23,20 m².

VELOCE (rower morski) — Catamaran dwupływakowy, dwuosobowy. Bardzo szybki. Dług. 4,52 m, szer. 2,06 m, waga 145 kg, pow. ożaglowania 14,28 m². Kadłub wykonany w drzewie lub z plastyku.



Indonezyjski niszczyciel „Iman Bondjol"

FLOTA WOJENNA INDONEZJI

Sprawa sporu Indonezji z Holandią o Irian Zachodni od przeszło 10 lat niepokoi opinię światową i jest przedmiotem częstych obrad Organizacji Narodów Zjednoczonych. Indonezja jest krajem, który z samych tylko względów geograficznych musi posiadać operatywną flotę. Jest to państwo 3 tysięcy wysp; ich archipelag z największymi wyspami — Sumatrą, Jawą, Borneo, Celebes — dzieli oceany Indyjski i Spokojny oraz jest pomostem między kontynentami Azji i Australii. 87 milionów ludzi zamieszkuje powierzchnię ponad 1 900 000 kilometrów kwadratowych.

W 1949 r. Indonezja zrzuciła jarzmo kolonialne i zorganizowała się jako Stany Zjednoczone Indonezji, wchodząc w skład Unii Indonezyjsko-Holenderskiej. W rok potem jednak powołana została jednolita Republika Indonezyjska. Ponieważ w jej skład nie wszedł Irian Zachodni, czyli zachodnia część Nowej Gwinei, powstał o to terytorium ostry spór z Holandią, rozpatrywany wielokrotnie przez ONZ i grożący nawet wybuchem czynnej walki wyzwoleńczej.

W marcu ub. roku rząd Indonezji zerwał stosunki dyplomatyczne z Holandią, wyrażając gotowość ponownego ich nawiązania z chwilą oddania Irianu Zachodniego. Z końcem ub. roku spór zaostrzył się i doszło nawet do starcia flot wojennych Holandii i Indonezji, w wyniku czego jeden indonezyjski kuter torpedowy typu „Adjak", został zatopiony, a drugi ciężko uszkodzony.

Według ostatnich danych flota Indonezji składa się obecnie z okrętów ujętych w poniższym zestawieniu:

Niszczyciele: „Siliwangi", „Singamangaradja", „Sawunggaling", „Sandjaja" po 2 100 t std, o uzbrojeniu złożonym z 4 dział 130 mm, 2 — 85 mm pl., 8 — 37 mm pl., 10 wyrzutni torped 533 mm, 2 miotaczy głębinowych; moc maszyn wynosi 60 000 KM, a szybkość 35—36 węzłów.

Szybkie eskortowce: „Surapati", „Iman Bondjol" po 1150 t std, o uzbrojeniu: 4 — 102 mm pl., 6 — 40 mm pl., 6 — 20 mm pl., 3 w.t. 533 mm, 4 m.b.g., 2 „jeże"; moc maszyn — 24 000 KM, szybkość — 31,5 w.

Eskortowce: „Pattimura", „Hasanudin" po 950 t std, o uzbrojeniu: 3 — 76 mm pl., 2 — 30 mm pl., 4 m.b.g., 2 „jeże"; moc maszyn 6900 KM, szybkość — 22 w.

Okręty podwodne: „Nanggala", „Tjakra" i 4 o nazwach jeszcze nieznanych, zakupione dopiero w końcu 1961 roku. Ich wyporność — 1030/1180 t, uzbrojenie prawdopodobnie składa się z 6 w.t. 533 mm i lekkich działek przeciwlotniczych: przypuszczalna szybkość — 13/16 węzłów.

Wszystkie te okręty stanowią rdzeń floty indonezyjskiej; są to jednostki nowoczesne, zbudowane w ciągu ostatnich pięciu lat. Ponadto Indonezja dysponuje wieloma jednostkami mniejszymi, z nielicznymi wyjątkami również bardzo nowoczesnymi i podobnie jak okręty większe — zbudowanymi lub zakupionymi za granicą: we Włoszech, w Związku Radzieckim, w Jugosławii, w Niemczech zachodnich, w Japonii, w Stanach Zjednoczonych; kilka małych jednostek powstało w stoczniach krajowych.

A oto dalszy ciąg zestawienia, obejmującego jednostki o mniejszym tonażu:

Duże trałowce: „Banteng", „Pati Unus", „Radjawali" po 650 t std, uzbrojone w 1 działo 102 mm pl. i kilka lekkich; szybkość 15 w.

Kutry trałowe: 12 typu „Palau Rass" i „Kalembang" po 140—147 t std, o szybkości 24 w.; 6 podobnych typu „DKN" po 130 t std (21 w.)

Duże ścigacze okrętów podwodnych: 8 typu „Katula" po 300 t std (27 w.); 6 typu „Bubara" po 190 t std (20 w.)

Kutry torpedowe: 8 typu „Adjak" po 150 t std (ponad 40 w.); 10 typu „PA 3" po 50 t std (40 w.)

Okręty desantowe: „Teluk Amboina" o 2200 t std oraz 7 typu „Tandjung Radja" po 1653 t; ponadto 5 barek desantowych typu „Amahai" po 250 t i 3 typu „Teluk Katurai" po 110 t.

Patrolowce: 12 typu „Alkai" po 143 t (12 w.); 13 typu „Babut" po 200 t (11 w.); 6 typu „PAT O1" po 70 t (12 w.)

Kutry strażnicze: 25 typu „PP 01" po 46 t (10-11 w.)

Poza tym w skład floty indonezyjskiej wchodzi jeszcze kilkanaście okrętów pomocniczych, a mianowicie 4 transportowce, 4 małe zbiornikowce, 2 okręty szkolne, okręt hydrograficzny, okręt badawczy, latarniowiec, 4 tendry, 3 większe i 2 małe holowniki oraz 1 holownik ratowniczy.

Lotnictwo morskie składa się z zakupionych w Wielkiej Brytanii samolotów typu „Gannet". Efektywy ludzkie wynoszą 15 600 marynarzy i oficerów, z czego 3500 przypada na piechotę morską.

Głównymi bazami floty są Surabaja i Djakarta, odległe o 1500 mil morskich od holenderskiej bazy lotniczej na Nowej Gwinei — Biak. Według opinii zachodniej prasy fachowej, flota indonezyjska chcąc prowadzić operacje przeciwko bazie holenderskiej musiałaby założyć bazę pośrednią, najlepiej na wyspie Ceram, położonej niedaleko Biaku.

WSZYSTKO O NAZWACH OKRĘTÓW

„Duch święty" o 60 działach

Jak łatwo można się domyśleć, spośród wielu czynników, wywierających wpływ na tworzenie nazw okrętów brytyjskiej floty — dominującym jest tradycja. Sięga ona daleko wstecz, do XIII wieku. Z tego okresu zachowały się pierwsze znane nazwy okrętów: wśród nich była i „Queen" („Królowa"), które to miano przetrwało do dziś. Setki okrętów nosi obecnie nazwy, które dziedziczyło kolejno kilka, kilkanaście lub nawet więcej okrętów na przestrzeni setek lat.

Wiele nazw nie uchowało się. W niepamięć poszły dziesiątki nazw związanych z religią, cieszących się olbrzymią popularnością w wieku XIV i XV. Ówczesnych ludzi nie raził bynajmniej np. „Duch Święty" („Holigost") o sześćdziesięciu działach.

W ciągu wieków wchodziły w modę najrozmaitsze nazwy. Wodowano więc przeróżne zwierzęta („Lew", „Smok", „Pies gończy"), nadawano okrętom nazwy w rodzaju „Zwycięstwo", „Triumf", „Zemsta", „Wojownik", chrzczono je imionami książąt i admirałów. Stałą popularnością cieszyły się nazwy „królewskie", jak „Prince Royal", „Anne Royal", „Royal Charles", „Royal Caroline" itp.

Niekiedy nadawanie okrętowi nazwy służyło dość przyjemnym celom. Tak np. Karol II, po uzyskaniu od mieszkańców Londynu 16 tys. funtów na budowę okrętu, nazwał go „Wierny Londyn" („Loyal London"). Gdy jednak jednostka ta została zatopiona w bitwie pod Medway, a po jej wydobyciu londyńczycy — mimo niedwuznacznych aluzji w tej mierze — nie kwapili się z nowymi datkami na remont, rozgniewany Karol skrócił nazwę okrętu o połowę, pozostawiając go pod zwięzłą nazwą „London" — bez żadnego przymiotnika.

Nie miał w ogóle ten monarcha szczęścia do okrętów, ani ich nazw. Natychmiast po Restauracji rozkazał zmienić miana wszystkich okrętów wiążące się z niemiłymi dlań wspomnieniami. Ofiarą wtedy padły wielkie jednostki, jak np. 70-działowy „Richard" (ochrzczony tak na cześć syna Cromwella), 80-działowy „Naseby" (zwycięska bitwa stoczona przez cromwellowskie wojska) i szereg innych. Pech chciał, że wszystkie przechrzczone jednostki w ciągu paru lat zatonęły lub zostały zatopione — co wielu współczesnych wiązało bezpośrednio z odebraniem im ich pierwotnych nazw.

Zmienianie nazw okrętów było jednak praktykowane często, a w XX wieku stało się nagminne. Przyczyny bywały różne. Np. zwodowany w 1930 r. sloop otrzymał nazwę „Weston — super — mare" nazwany tak dla upamiętnienia miejscowości rodzinnej ówczesnego pierwszego lorda admiralicji, nazwę tę można też przetłumaczyć dosłownie: „Superklacz z Weston". Traf chciał, że znaną arystokratyczną protektorką i entuzjastką floty była podówczas panna Agnieszka Weston. Toteż wkrótce nowa jednostka uzyskała nieoficjalnie, lecz powszechnie stosowane miano „Konnej Jagny". Admiralicja pospiesznie zmieniła nazwę okrętu na zwykły „Weston"...

To był jednak przypadek wyjątkowy. Okazję do masowych zmian nazw dała ostatnia wojna. W alianckich flotach nie powinno bowiem być paru okrętów o tych samych, a nawet podobnie brzmiących nazwach. Tymczasem w amerykańskiej flocie znalazło się przeszło sto okrętów o identycznych nazwach z brytyjskimi... Trafiały się też często nazwy zbliżone, jak „Handy", „Hardy", „Hearty" itp.

W czasie tej wojny powołano w Wielkiej Brytanii nowy komitet do spraw nazw okrętów, pod przewodnictwem wiceadmirała Blake. Zadaniem komitetu była wcale niełatwa praca proponowania nazw dla setek okrętów różnego typu, wodowanych masowo w stoczniach brytyjskich oraz dostarczanych przez Stany Zjednoczone. Proponowane miana były zatwierdzane przez pierwszego lorda morskiego i pierwszego lorda admiralicji, a następnie przez króla.

Komitet ulżył sobie w pracy, postanawiając oznaczać okręty podwodne tylko literami i numerami. Decyzja ta wzbudziła jednak zdecydowany sprzeciw załóg okrętów podwodnych: marynarze w rezultacie zaczęli sami nadawać swym jednostkom nazwy — niekiedy dość frywolne, a bywało, że i niecenzuralne. Gdy wieść o tym doszła do uszu Churchilla, ten — ze zwykłą sobie szybkością decyzji — polecił natychmiast ochrzczenie wszystkich okrętów podwodnych. W rezultacie Dowództwo Okrętów Podwodnych zajmowało się parę dni, in corpore, wymyślaniem nazw dla paruset dotychczas numerowanych okrętów.

O innych ciekawostkach z dziedziny angielskiego nazewnictwa okrętowego — innym razem.

JAK GINĘŁY NIEMIECKIE U-BOOTY?

W ciągu minionych 17 lat parokrotnie ukazywały się zestawienia strat poniesionych przez floty państw uczestniczących w II wojnie światowej. Pierwsze wykazy sporządzane przeważnie na podstawie jednostronnych meldunków zawierały wiele różnych nieścisłości. Szczególnie dużo trudności nastręczało opracowanie listy zatopionych niemieckich okrętów podwodnych, zwłaszcza w końcowej fazie wojny. Ustalenie dokładnej daty, miejsca i przyczyny zatopienia U-Boota wymagało od biur historycznych wieloletniej żmudnej pracy, wnikliwego odtwarzania sytuacji wojennej na podstawie konfrontacji dokumentów brytyjskich, amerykańskich, niemieckich i innych. Praca to bynajmniej nie zakończona; spodziewać się należy, że w miarę pozyskiwania nowego materiału faktograficznego będzie można z większą jeszcze precyzją określić okoliczności towarzyszące zatopieniu poszczególnych okrętów; może też losy niektórych jednostek przestaną być niezgłębioną, jak dotychczas, tajemnicą.

W końcu ubiegłego roku wydana została w Londynie ostatnia część znanego dzieła angielskiego historyka S. C. Roskilla pt. **„The War at Sea"**. Przynosi ona m. in. skorygowane na podstawie najnowszych badań zestawienie niemieckich okrętów podwodnych. Zestawienie to — z pewnymi modyfikacjami układu — przytaczamy poniżej.

Sprawca lub przyczyna zatopienia	1939	40	41	42	43	44	45	Razem	
				Rok zatopienia					
Okręty nawodne									
brytyjskie	5	11	24	28	47	57	34	206	
amerykańskie				5	10	10	12	37	
wspólnie					2	1		3	246
Okręty podwodne									
brytyjskie	1	2	1	2	5	6	2	19	
amerykańskie						1	1	2	21
Lotnictwo pokładowe									
brytyjskie		1		1	1	10	1	14	
amerykańskie					23	6		29	43
Lotnictwo z baz lądowych									
amerykańskie		1	3	24	83	48	36	195	
brytyjskie				11	31	3	3	48	
wspólnie					2			2	245
Lotnictwo z baz lądowych i lotnictwo pokładowe									
brytyjskie				1		1		2	2
Okręty nawodne i lotnictwo pokładowe									
brytyjskie			1		2	6		9	
amerykańskie					1	5		6	15
Okręty nawodne i lotnictwo z baz lądowych									
brytyjskie		2	1	3	7	7	1	21	
amerykańskie				2	3			5	
wspólnie (okręty brytyjskie i samoloty amerykańskie)				1		3	1	5	
wspólnie (okręty amerykańskie i samoloty brytyjskie)						2		2	33
Naloty bombowe na bazy									
brytyjskie						9	13	22	
amerykańskie					2	15	23	40	62
Miny postawione przez okręty nawodne i podwodne									
brytyjskie	3	2				1	3	9	9
Miny postawione przez samoloty									
brytyjskie				3	1	8	4	16	16
Siły radzieckie			1		1	2	3	7	7
Wypadki									
Kolizje		2	3	3	7	9	3	27	
Inne wypadki				1	1	2		4	
Sztormy					2	5	2	9	40
Samozatopienie lub przeznaczenie na złom					1	14	2	17	17
Przyczyny nieznane		3	1	2	5	11	7	29	29
Razem	9	24	35	87	237	242	151	785	785

Zestawienie to wymaga kilku objaśnień. Liczba 785 dotyczy **zatopień**, a nie okrętów, których na tej liście pcwinno być wykazanych 784. Liczba 785 pochodzi stąd, że „U 31" był topiony dwukrotnie: raz 12 marca 1940 roku niedaleko Wilhelmshaven przez samoloty brytyjskie, a następnie — po wydobyciu i naprawieniu — drugi raz 2 listopada 1940 roku na północnym Atlantyku, na płn.-zach. od Irlandii przez brytyjski niszczyciel „Antelope". Odpowiednio zatem należy też traktować liczby zatopień w 1940 roku, wykazane w zestawieniu.

Określone w wykazie okręty i samoloty jako „brytyjskie" należy rozumieć jako pozostające pod **naczelnym dowództwem brytyjskim**, a więc nie tylko należące do marynarki wojennej lub sił powietrznych Wielkiej Brytanii i innych państw Brytyjskiej Wspólnoty Narodów, lecz także siły sprzymierzeńców — Polski, Grecji, Norwegii, Holandii itd. Szkoda, że tak dokładnie opracowane zestawienie nie wykazuje rezultatów współdziałania sił sojuszniczych.

Do przedstawionej powyżej listy strat należy doliczyć jeszcze 221 U-Bootów puszczonych na dno przez własne załogi po ogłoszeniu kapitulacji. Ogólna liczba wzrosłaby wówczas do 1005. Ze 156 jednostek, które poddały się Sprzymierzonym w maju 1945 roku, 110 zostało zatopionych w końcu 1945 i na początku 1946 roku podczas operacji „Deadlight", w której brał udział także polski niszczyciel „Błyskawica". Pozostałe przetrwały jeszcze parę lat w składzie flot zwycięskich państw, służąc głównie jako materiał do różnych eksperymentów i doświadczeń.

Z ŻYCIA FLOT

ZWIĄZEK RADZIECKI

UZBROJENIE RAKIETOWE OKRĘTÓW

W prasie radzieckiej ukazały się ostatnio interesujące zdjęcia okrętów wyposażonych w uzbrojenie rakietowe. „Krasnaja Zwiezda" z 7 lutego opublikowała zdjęcie krążownika „Dzierżyński" (typ „Swierdłow") z podwójną wyrzutnią przeciwlotniczych pocisków kierowanych, umieszczoną w miejsce trzeciej wieży artylerii głównej. W dwa tygodnie później, w dniu Święta Armii Radzieckiej, ta sama gazeta przyniosła zdjęcie radzieckiego okrętu podwodnego z wyrzutniami rakietowymi. Oba zdjęcia zamieszczamy poniżej.



ARGENTYNA

ZAMÓWIENIA DLA WIELKIEJ BRYTANII

Rząd argentyński postanowił odmłodzić skład floty, złożonej obecnie w większości z okrętów pochodzących z lat międzywojennych. Jak wynika z doniesień prasy, koszt programu rozłożonego na 10 lat ma wynieść ok. 100 milionów funtów szterlingów. Ten nowy program koncentruje uwagę głównie na fregatach i innych jednostkach przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych, jako że wchodzące obecnie w skład floty niszczyciele liczą sobie już 24—33 lata służby. Pierwsze zamówienia zostały już złożone w Wielkiej Brytanii. Stocznie Yarrow w Glasgow i White w Cowes zbudują dla marynarki argentyńskiej po 2 eskortowce typu „Leander", będącego rozwinięciem znanego typu „Whitby" („Rothesay"). Okręty te będą miały wyporność 2200 t std i 2800 t w pełnym wyposażeniu. Na ich uzbrojenie złożą się 2 całkowicie zautomatyzowane działa 114 mm i 2 działka przeciwlotnicze 40 mm oraz trzylufowy moździerz przeciw o. p. Na swoim pokładzie mieć będą również 1 śmigłowiec. Moc zainstalowanych maszyn wyniesie ponad 30 000 KM, co zapewni szybkość ok. 30 w.

Jednocześnie w stoczni Thornycroft zamówiono 6 trawlowców typu „Ton", po 360 t std, o kadłubie drewnianym, uzbrojone w działka przeciwlotnicze: 1 — 40 mm i 2 — 20 mm. Wyposażone w silniki Diesla trałowce te będą rozwijać szybkość 15 w.

Łączny koszt 10 wspomnianych jednostek wynieść ma ok. 17,5 mln funtów szterlingów, a z dostawą pełnego wyposażenia — dojść do 20 mln.

DANIA

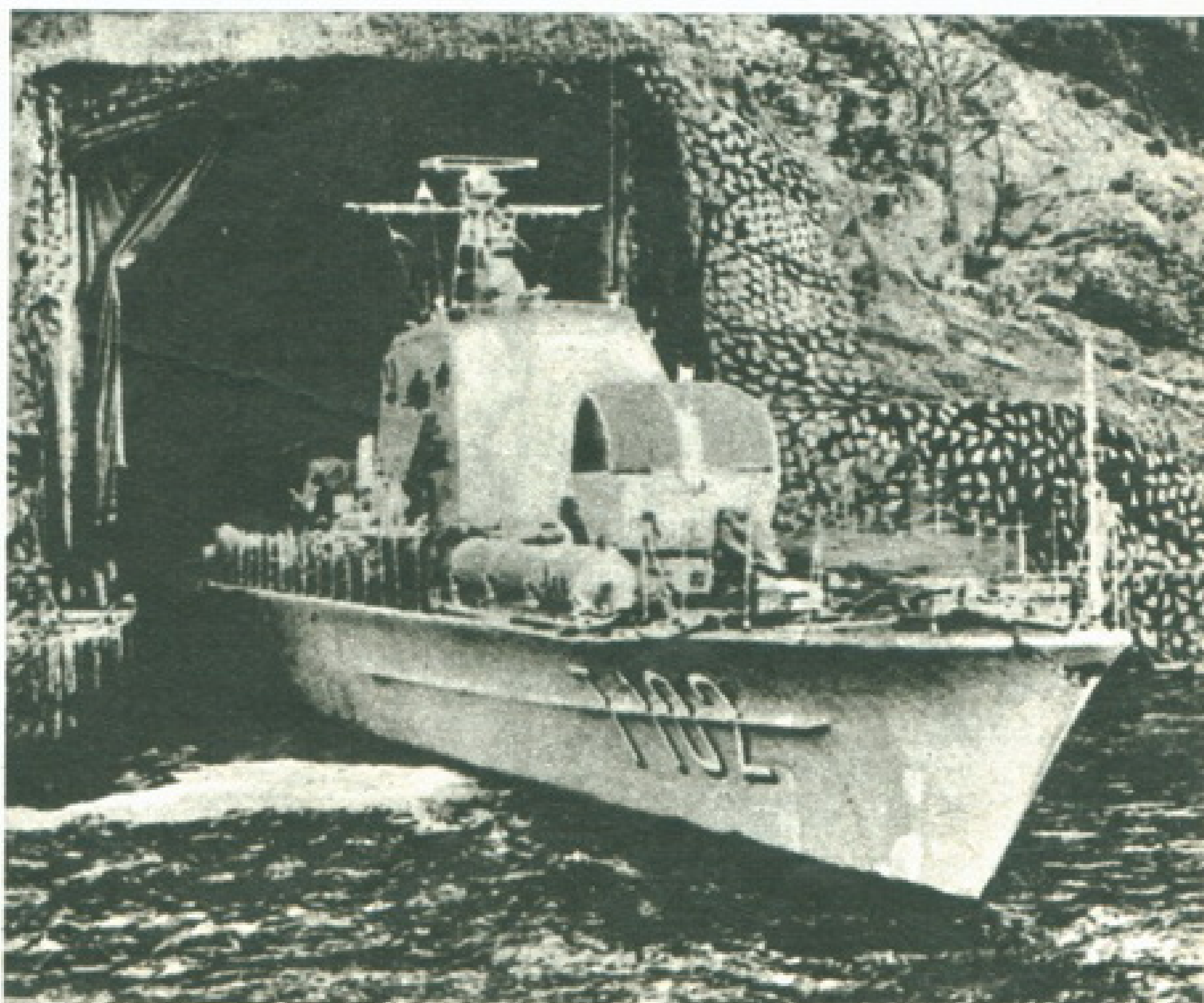
PLANY ODNOWIENIA FLOTY

Z zamiarem odnowienia mocno przestarzałej floty nosi się także rząd Danii. Poza staraniami o wypożyczenie w Stanach Zjednoczonych 4 niszczycieli typu „Fletcher", planuje się także budowę szeregu jednostek we własnych stoczniach, a mianowicie 2 większych i 2 mniejszych eskortowców, które by jednocześnie służyły jako okręty ochrony rybołówstwa, 2 stawiaczy min, 6 kutrów torpedowych, a także szeregu okrętów pomocniczych. Jednocześnie zamierza się zmodernizować i rozbudować bazy w Aarhus, Frederikshavn i Korsör.

SZWECJA

SCHRONY DLA OKRĘTÓW

Flota szwedzka rozporządza szeregiem schronów, wykuwanych od lat w nadbrzeżnych skałach. Niektóre z tych bunkrów, gwarantujących okrętom bezpieczeństwo przed działaniem bomb lotniczych, pomieścić mogą jednostki wielkości niszczyciela, inne zaś dają schronienie kutrom torpedowym. Na reprodukowanym poniżej zdjęciu uchwycono właśnie moment, gdy szwedzki k. t. „Plejad" opuszcza swój schron.





ZASŁUŻENI DZIAŁACZE ŻEGLARSTWA

Uczczenie w godny sposób prawdziwej zasługi jest nie tylko potrzebą każdej zdrowej społeczności, ale i zasłużoną radością dla nagrodzonych. W szczególności dotyczy to takich rodzin społecznych jak żeglarska, w której działalność organizacyjna, popularyzatorska, a nawet czysto sportowa, wiąże się z dużym wysiłkiem i sporą ilością poświęconego czasu, wygospodarowanego często wbrew prywatnym i zawodowym interesom.

Nie ma działacza żeglarskiego w Polsce, który pracowałby społecznie tylko dla zdobycia honorowej odznaki. Prawdziwym motywem działalności w żeglarstwie, tak bardzo wszystkim nam potrzebnej i tak ważnej dla rozwoju życia pod żaglami, jest poczucie obowiązku społecznego, rozumienie wspólnych potrzeb, temperament społeczny i wiele innych, szlachetnych cech charakteru.

Od czasu odnowienia Polskiego Związku Żeglarskiego, uchwałą sejmiku, a zgodnie z obowiązującym regulaminem, uchwałą Plenum Zarządu PZŻ, nadawane są honorowe odznaki zasłużonym działaczom polskiego żeglarstwa. Jest to znaczek do klapy marynarki. Mała, złota kotwiczka z kilku stylizowanymi, morskimi falami, której trzon stanowią litery PZŻ. Nic bardziej skromnego, a zarazem bardziej symbolicznego nie można było zawrzeć w tym odznaczeniu.

Odznaczeni ostatnio działacze żeglarscy są dobrze znani wszystkim, którzy interesują się sportami wodnymi. Są wśród nich działacze „centrali" i „terenowi", osobistości spośród najwyższych w państwie, działacze z tytułami naukowymi, kapitanowie i szeregowi żeglarze. Odpowiada to w zupełności stanowi faktycznemu, bo działaczem jest nie ten, kto ma do tego formalny tytuł, lecz ten kto chce pracować i cieszy się zaufaniem żeglarskiej braci. A podstawą do oceny prawdziwej zasługi nie są szczeble żeglarskich godności organizacyjnych lecz rzeczywiste, powszechnie uznane osiągnięcia i zasługi.

Wśród odznaczonych są m. in.: Dowódca Marynarki Wojennej wiceadmirał **Zdzisław Studziński**, wiceminister Żeglugi **Jan Wiśniewski**, poseł **Andrzej Benesz**, red. nacz. „Morza" **Alina Azembska**, dyr. Dep. Sportu GKKFiT **Antoni Müller**, szef Służby Morskiej i Wodnej ZHP **Józef Michałowski**, kpt. ż. w. **Konstanty Maciejewicz**, mgr. **Kazimierz Klimaszewski**, sędzia klasy państwowej **Krystyna Eisele**.

Wszystkim odznaczonym Redakcja „Morza" życzy dalszej owocnej działalności społecznej dla dobra polskiego żeglarstwa.

KRONIKA

BOJEROWE MISTRZOSTWA POLSKI

Pomimo że mamy najlepsze w Europie tereny bojerowe, ostatnie zimy nie stwarzały dogodnych warunków dla rozwoju tego rodzaju żeglarstwa w Polsce, a statystyka mistrzostw wykazuje, że impreza ta dochodzi do skutku przeciętnie co drugi rok. Rok obecny należał właśnie do tych, w których Bojerowe Mistrzostwa Polski mogły być z powodzeniem rozegrane.

Od 14 do 18 lutego Giżycko gościło zawodników mistrzostw bojerowych w ogólnej liczbie 29 załóg męskich, 8 załóg kobiecych oraz 16 załóg juniorów. Razem startowało 90 zawodników na 53 ślizgach. Pogoda była bardzo żeglarska, z porywistym, silnym wiatrem, śniegiem i zawieją, na lodowisku dość silnie ośnieżonym, pokrytym licznymi muldami. Warunki te sprawiały, że mistrzostwa były poważnym egzaminem i dla zawodników i dla sprzętu.

W klasie monotyp XV mężczyzn, odbyło się 5 punktowanych wyścigów, w których pierwsze miejsce i tytuł Bojerowego Mistrza Polski zdobyła załoga miejscowego LPŻ w składzie SOLNIK i CHMIELEWSKI. Wicemistrzostwo przypadło w udziale TRYBIE i STANISŁAWSKIEMU z LKS Charzykowy. Trzeci był LUBIŃSKI z Chojniczanki, czwarty STANISZEWSKI z Motoru Lublin, piąty REJEWSKI, Warmia Olsztyn. Na 29 załóg 16 było z woj. olsztyńskiego, 6 z bydgoskiego, 3 z Gdyni, 2 z Lublina (brawo Lublin! — miejsca 4 i 8) i po jednej z Krakowa, Poznania i Warszawy. Z danych tych wynika, że jachting lodowy wyraźnie koncentruje się na obszarze Warmii, Mazur i Pomorza.

Mistrzynią bojerową Polski została Teresa DUDZIC z AZS, Warszawa, startująca z Ewą MYSZKOWSKĄ. Tylko dwie zawodniczki poza nią miały jeszcze więcej niż jeden ukończony wyścig na cztery punktowane. Mistrzyni Polski nie zajęła jednak w żadnym z wyścigów pierwszego miejsca, przychodząc za każdym razem druga. Wydaje się, że możność punktowania przez Komisję Regatową tylko 10 na 32 wyścigi (licząc wg indywidualnych zgłoszeń do startu) świadczy o pewnych nieporozumieniach w traktowaniu jachtingu lodowego kobiet. Monotyp XV jest trudnym i ciężkim bojerem, wymagającym dużej siły i bardzo umiejętnej obsługi. W trudnych warunkach lodowych i wietrznych nie jest to sprzęt dostosowany do możliwości załóg kobiecych. Ponieważ nie mamy praktycznie w Polsce jachtów innej klasy poza monotypem XV i ślizgiem Weilanda 8 m², byłoby chyba lepiej, gdyby starty kobiet odbywały się właśnie w tej mniejszej, jednoosobowej klasie. Byłoby wtedy mniej nieporozumień.

Najlepszy stosunek liczby punktowanych wyścigów do ogólnej liczby zgłoszeń startowych (1:2,4 juniorzy, 1:2,5 mężczyźni, 1:3,2 kobiety) mieli młodzi zawodnicy startujący w klasie 8 m². Cały ten 16 osobowy zespół przybył na mistrzostwa z klubów woj. olsztyńskiego i bydgoskiego. Nie można jednak chyba uważać tego za dowód, że w pozostałych województwach młodzież nie interesuje się bojerami. Raczej nie utrzymali się młodzi w konkurencji z seniorami o możliwość wyjazdu do Giżycka. Mistrzem Polski Juniorów w klasie 8 m² został Wiesław BRACŁAW z LPŻ Olsztyn, wicemistrzem Alfons PILACKI z LKS Charzykowy.

YACHT KLUB POLSKI BUDUJE JACHTY

Wbrew zainteresowaniom większości żeglarzy, nasze budownictwo jachtowe skoncentrowane jest głównie na budowie klasowych jachtów regatowych. Nie odnosi się to do budownictwa jachtów morskich, gdzie znowu nie budujemy prawie wcale jednostek regatowych. Z uznaniem więc należy powitać inicjatywę Yacht Klubu Polski w Warszawie, który przy finansowym poparciu PZŻ organizuje w własnych warsztatach budowę próbnej serii jednostek turystycznych typu „Rambler", konstrukcji znanego angielskiego budowniczego i konstruktora Jack Holta. „Ramblery" są b. nowoczesną konstrukcją bezżebrową z poszyciem ze sklejki i są wykonywane w wersji kilowo-mieczowej o powierzchni żagla ok. 17 m² i w wersji mieczowej 15 m² żagla. Duże tolerancje w przepisach i prosta konstrukcja oraz przyjęcie w obu wersjach rozwiązania kabinowego i bezkabinowego, pozwalają dostosować budowane jednostki do indywidualnych życzeń ich użytkowników. Jachty przewidziane do turystyki, mają być stosunkowo tanie w wykonaniu (15—18 tys. zł) i według orzeczeń fachowców posiadać będą dobre cechy żeglarskie przy dużej wygodzie w długich rejsach.

Po wypróbowaniu pierwszej serii 14 jednostek, PZŻ zamierza przypuszczalnie w początkach 1963 r. wydać plany „Ramblerów" do sprzedaży, aby stworzyć w ten sposób warunki dla popularyzacji tych jachtów w Polsce.

MTZG — 1962

Tegoroczny Międzynarodowy Tydzień Zatoki Gdańskiej organizowany jest z większym rozmachem i doświadczeniem aniżeli w latach ubiegłych. Realizatorem organizacji regat jest zasłużony klub Marynarki Wojennej „Kotwica" w Gdyni, w którym czynione są intensywne przygotowania do tej nawiększej polskiej imprezy żeglarskiej. Nie zostało jeszcze sprecyzowane miejsce startów (Sopot czy Gdynia), ustalono jednak już i zabezpieczono zakwaterowanie i wyżywienie wszystkich zawodników w dawnym Pałacu Żeglarza, obecnej Szkole Rybołówstwa Morskiego w Basenie im. M. Zaruskiego. Zapewniony umowami jest udział zawodników z Czechosłowacji, Bułgarii, NRD i Węgier. Oczekiwane są również zgłoszenia wielu załóg z krajów zachodnich. Organizatorzy regat z klubu „Kotwica" poświęcają wiele uwagi i starań prawidłowemu zabezpieczeniu łączności, służby meteorologicznej, opracowaniu tras wyścigów, obsługi regat i zapewnieniu im warunków bezpieczeństwa.

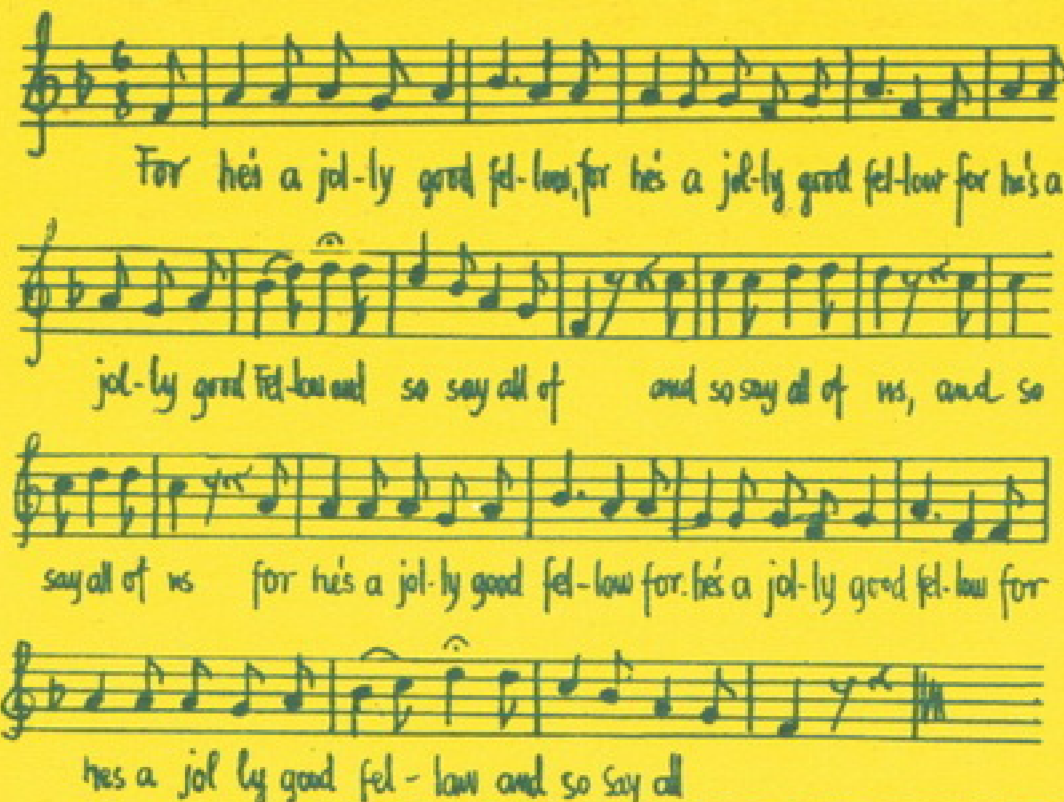
Opieka Marynarki Wojennej nad Klubem „Kotwica" pozwala oczekiwać, że udział z tej strony nie ograniczy się do wystąpienia orkiestry dętej na uroczystości otwarcia, lecz że będzie odpowiadał takiej pomocy, z jakiej korzystają ze strony swych admiralicji organizatorzy regat żeglarskich we wszystkich krajach bez względu na różnice ustrojowe.

MOWA — TRAWA

Prezes zachodnioniemieckiego związku żeglarskiego Dietrich Fischer, ogłosił na łamach „Die Yacht" swe przemówienie wygłoszone na przyjęciu jubileuszowym dawnego Cesarskiego Jachtklubu w Kilonii. Bardzo mało było w mowie pana Fischera o żeglarstwie, a szkoda, bo p. Dietrich jest dość dobrym żeglarzem startującym w „Dragonach" i mieszczącym się zwykle przy końcu średniej grupy zawodników. Pozazdrościł natomiast prezes Fischer laurów hakatystycznych politykom i historykom niemieckim i uznał za wskazane cofnięcie się w dziejach żeglarstwa aż do tradycji Zakonu Krzyżackiego.

Nie pozostawił więc w spokoju polskiego księcia Konrada Mazowieckiego, ani przychylnych Krzyżakom Papieży. Z elokwencją cytował poglądy, jednego z twórców Hakaty, Treitschkego, a wszystko w tym celu żeby zamanifestować — czyżby w imieniu wszystkich zachodnioniemieckich jachtsmenów — wierność swą dla najbardziej zaborczych tradycji Drang nach Osten, dla Wilusia i Hohenzollernów i dla 1000-letniej Rzeszy Adolfa Hitlera. Opozycyjny okazał się natomiast pan prezes wobec znanego „przyjaciela" Polski i Polaków... Konrada Adenauera. No, bo rzeczywiście jak można nie zmienić Konstytucji Bundesrepublik tylko po to, aby umożliwić pogrobowcom Cesarskiego Jachtklubu w Kilonii przywrócenie godeł kaiserowskich na proporczyku i banderze klubowej. A jest to przecież marzenie kilońskich kupczyków, których mentalność pan prezes Fischer zna nie od dzisiaj... i my też.

Jolly Good Fellow



KAROL BORCHARDT – Ilustr. M. MAJEWSKI

„FOR HE'S A JOLLY GOOD FELLOW"... To angielskie „sto lat", piosenka podobno skomponowana dla króla, śpiewana dzisiaj nawet w parlamencie, od wieków stała się wyrazem podziwu, uznania i hołdu dla każdego kto potrafił wzruszyć obecnych radością, podnieść na duchu lub zadziwić genialnością myśli.

Wywołanie żywiołowej reakcji Anglików, ludzi którzy stale trzymają się zasady „panuj nad sobą", jest zjawiskiem nie codziennym, a osoba, która dostąpiła zaszczytu wysłuchania śpiewanych dla niej słów tego „HYMNU PODZIWU" zasługuje na pamięć.

★

Długie godziny, dnie i tygodnie spędzał na mostku. W tym czasie akcje podwodnych okrętów uszczuplały codziennie tonaż floty Aliantów. Tworzenie się na początku drugiej wojny światowej konwojów na wodach Morza Północnego przy brzegach Anglii, było początkowo nie mniejszym koszmarem niż ataki myśliwców, bombowców, ścigaczy, raiderów i okrętów podwodnych. Niewprawne jeszcze formowanie się konwojów zmuszało kapitana do ciągłego przebywania na mostku. Trudno było niekiedy powiedzieć, kto jest w pewnej chwili bardziej groźny — wróg, czy nieumiejętnie ustawiający się w szyku konwojowym statek przyjacielski, którego rozpędzona stalowa masa groziła zmiażdżeniem i zatopieniem. W absolutnej czerni nocy, nie oświetlone żadnym światłem gotowały się do drogi te pływające, różnojęzyczne skupiska ludzi z pełną świadomością, że wiele z nich nie dojdzie do celu.

Konwój eskortowały okręty angielskie, wobec czego obowiązywał oficjalnie język angielski. Praktycznie rzecz biorąc jedyną osobą na statku, znającą biegle ten język bywał niekiedy tylko kapitan. Z tego też powodu był skazany na ciągłe przebywanie na mostku, aby mógł w każdej chwili porozumieć się z eskortą.

Cała ta konwojowa pantomima zwaliła się wraz z wybuchem drugiej wojny światowej na barki „PEPINA KRÓTKIEGO", który rozpoczynał niegdyś swą służbę na morzu jeszcze na żaglowcach pod obcą banderą, a w owej chwili dowodził jednym z naszych statków o małym tonażu, a za to o nazwie wielkiego polskiego jeziora.

Wzrost PEPINA KRÓTKIEGO i jego wiara, że jest jeszcze na statku pierwszym po Bogu, dały mu ten przydomek, zbliżony do imienia jednego z królów Francji. W pojęciu swym PEPIN nigdy nie był MAŁY — tylko KRÓTKI. Obecny jego dwór, omawiający jego królewskie upodobania, był pod jednym względem jednomyślny, że gdyby PEPIN KRÓTKI kiedykolwiek w swym życiu naprawdę panował, nie uwieńczyłby w podręcznikach historii swego imienia ani jedną nazwą pola bitwy, ani jedną nazwą zdobytego miasta.

Podczas samotnych przejść statku pomiędzy portami angielskimi, stojąc na mostku zachowywał się jak lekko zniewieściały król, obserwujący swych rycerzy w zapasach z grubym zwierzem, sam w tych walkach nie biorąc udziału. Bez entuzjazmu przyglądał się oficerom pełniącym służbę na mostku, którzy z karabinów rozstrzeliwali napotykane na kursie pływające miny. W dzień były one widoczne, ale w nocy? Nikt nie mógł powiedzieć ile ich w nocy minięto. Pewne było tylko to, że MINIĘTO — bo statek istniał.

Usiłowano niekiedy noc przeczekać, jeśli to było możliwe, trzymając się kotwicą gruntu. Statek przypominał wówczas stojącego na jednej nodze żurawia — odwieczny symbol czujności. Ustawało wówczas niebezpieczeństwo najścia na minę, ale można było spodziewać się w każdej chwili ścigaczy lub okrętów podwodnych, dla których statek stanowił wówczas łatwy, nieruchomy cel. Morze Północne u wybrzeży Anglii nie było dla PEPINA KRÓTKIEGO miejscem wypoczynkowym. Nawet podczas formowania się konwoju PEPIN KRÓTKI walczył — odpierając ataki PRZYJACIELSKICH statków unikami, manewrując tak, aby królestwo jego nie zostało przypadkiem zmiażdżone i zatopione.

Arena, na której to wszystko rozgrywało się w niczym nie przypominała PEPINOWI sceny operowej, za którą przepadał. Zamiast przyglądać się grze artystów i rozkoszować pięknością ich głosów PEPIN KRÓTKI sam brał udział w widowisku, w którym czas nabierał dziwnych własności — minuty wydawały się godzinami, godziny tygodniami, a tygodnie latami.

Gdyby to była walka, można by było zapomnieć o czasie — mawiał PEPIN — ale ponieważ udziałem naszym jest właściwie tylko czekanie, to zadaniem naszym, jak z tego wynika, jest walka z czekaniem.

Konwój szedł na południe. Co jakiś czas, któryś z jego statków zmieniał nagle swój kurs by dotrzeć do najbliższego lądu znajdującego się pod stępką. Oglądając przez lornetkę niknący z powierzchni wody statek trafiony torpedą, PEPIN KRÓTKI mówił do siebie: „No, ci już przestali czekać" i rozpoczynał na nowo swoje czekanie spędzając dnie i noce na mostku.

Szumnie zwane OKRĘTY ESKORTY, które były za małe i zawsze ich było za mało, zaczynały troić się w pościgu za niewidocznym nieprzyjacielem rzucając na oślep bomby głębinowe, których detonacje stwarzały złudzenie, że statki konwoju idą po brukowanej kocimi łbami ulicy.



A potem znów wszystkie statki konwoju czekały, na którego teraz przyjdzie kolej. Konwój minął szerokość Trafalgaru. Wspomnienia o sławie nie przyniosły nikomu zapomnienia. Na scenie zjawiły się latające ryby, ale czekanie nie uległo zmianie. Jedyną ulgę sprawiała wzrastająca temperatura wody, która stwarzała możliwość dłuższego przetrwania w wodzie w pasie ratunkowym. Pesymiści gasili ten promyk nadziei myślą o rekinach.

Na szerokości Gibraltaru konwój rozdzielił się, większość statków poszła na wschód na Morze Śródziemne, pozostałe dalej na południe.

Wreszcie przy zachodzącym słońcu ujrzano port, od swych białych domów zwany CASABLANCA.

★

Casablanca nie znała jeszcze wojennego *black outu* życia. Statki cumowały przy nabrzeżach. Ustało oczekiwanie na E-boaty, U-booty, samoloty, a przycumowane obok statki aliantów stały się znów miłe i przyjazne. Nie groziły zmiażdżeniem.

PEPIN KRÓTKI wydając rozkaz „TAK STOIMY" poczuł, że naprawdę stoi na dwóch nogach, a nie na tej jednej kilkudziesięcio-sążniowej, zakończonej tonową kotwicą. Po wydaniu rozkazu zawiadomienia maszyny, że nie będzie potrzebna ani dzisiaj, ani jutro, poczuł na sobie ciężkie brzemię zmęczenia, nagromadzone przez kilka tygodni. W kabinie wszystkie przedmioty przypominały mu miesiące wojny, długie jak dziesiątki lat katorgi. „Na ten obrazek patrzyłem, gdy zaczęto nas bombardować w New-castle" — wspominał. Biblioteczka nad łóżkiem przypominała mu jak często rzucał ulubioną książkę, by wyjść na mostek. O te, rzucił w chwili gdy przy formowaniu się ostatniego konwoju, wpadł oficer wachtowy w wieścią, że... „olbrzymi stary Grek lezie na nas, trącił tego Anglika za nami, a teraz wiatr dryfuje go na nas. Jeśli się nie zatrzyma, to wejdzie nam w rufę".

PEPIN KRÓTKI z niechęcią popatrzył na obrazek: swój księgozbiór. „Nie, nie będę czytał! Nie będę leżał w tej koi! Nie będę tu jadł! Nie będę tu więcej dzisiaj nic robił! Idę na ląd. Zapomnieć. Wypocząć. Po prostu urządzę sobie coś w rodzaju week-endu".

Za chwilę elegancko ubrany oświadczył w mesie oficerom, że w razie potrzeby znajdą go na lądzie w którymś z hoteli.

— Nazwę i numer telefonu przedzwonię do najbliższego urzędu celnego, który będę miał. Może któryś z panów pofatyguje się i dowie. Myślę, że nalotów nie będzie, E-boatów nie będzie, U-bootów nie będzie, Greków nie będzie, ale i mnie nie będzie!!! Dobranoc.

Wschód słońca zaróżowił białe domy Casablanci. Piękną, wysadzaną palmami ulicą szedł policjant francuski, lustrując swój rewir. Dochodził do wspaniałego hotelu, niedawno wykończonego, który przypominał najcelniejsze budowle z okresu kalifatu. Na chodniku przed tym luksusowym gmachem stała na chodniku kałuża wody. Nigdy jej tutaj nie było. Skąd o tej porze, na chodniku w tym miejscu mogła pojawić się kałuża wody? Rozbudzona ciekawość policjanta uchwyciła koniec tajemniczej nitki w postaci kałuży

i rozpoczęła wędrówkę do kłębka. Woda sączyła się z nieskalanie czystych, marmurowych stopni prowadzących do hotelu. Policjant wszedł do hotelu. Policjant wszedł do hallu. Cały hall zalany był wodą. Woda tworzyła kaskady na marmurach klatki schodowej, prowadzącej na piętro. Policjant zbudził drzemiącego na kanapie w dyżurce portiera.

— *Ca va!*

Znali się od dawna. Osłupienie, a potem przerażenie ogarnęło portiera. Policjant i portier ruszyli razem ku schodom. Wbiegli na pierwsze piętro. Lewe skrzydło korytarza zalane było wodą. Nie zważając już na nic człapali po zalanym wodą parkiecie. Na piętrze tym mieściły się luksusowe apartamenty z salonem, pokojem sypialnym i łazienką. Portier zapukał do drzwi salonu. Cisza. Zapukał jeszcze raz. Cisza.

— *Non de Dieu! Allons* — dodał sobie portier odwagi mając u boku policjanta. Weszli do saloniku. Ani żywej duszy. Zajrzeli do sypialni. Wspaniałe, luksusowe łoże, oślepiające bielą i świeżością bielizny pościelowej było puste. Na stoliku przy łóżku leżały drobiazgi wyjęte z kieszeni, portfel, zegarek i pierścień. W głębi, w otwartej szafie widać było męski garnitur. Policjant podszedł do drzwi łazienki, z której słychać było szum wody. Cicho uchylił drzwi.

W olbrzymiej wannie leżało ciało mężczyzny. Głowę miał przykrytą gazetą. Plik gazet zatykał otwór górnego odpływu dla wody.

Woda wlewała się do wanny szerokim strumieniem i z szumem przelewała się przez brzegi na kafle podłogi. Policjant stojąc w wodzie nachylił się nad ciałem leżącego w wannie mężczyzny i ostrożnie zdjął mu z głowy płachtę gazety.

Twarz i całe ciało nie nosiły na sobie śladów walki. Patrzącym nań policjantowi i portierowi wydawało się, że leżący przed nimi człowiek śpi. Mężczyzna nie dawał oznak życia.

—*Nom de Dieu. Nom de Dieu* — szeptał przerażony portier — *Il est mort* (on nie żyje)!

Policjant położył na krześle gazety i ujął rękę leżącego bez oznak życia, szukając pulsu.

— *C'est le capitain, c'est le capitain polonais* (to kapitan, to kapitan Polak) — przypomniał sobie nagle portier. — *Il est mort! Mon Dieu!* (Nie żyje! Mój Boże!) — biadał nad spoczywającym w wannie ciałem portier.

Naraz „capitain polonais" otworzył oczy. Był to PEPIN KRÓTKI.

— Co się panu stało? — spytał policjant.

— Nie wiem. Kilka tygodni w morzu. W konwoju. Wykąpałem się i zasnąłem po raz pierwszy od kilku tygodni. *Ca va!* Rozumiecie?

— *Oh! Oui. Monsieur Capitain* — mówiąc to policjant zasalutował. — Tę wodę zauważyłem przechodząc ulicą i dlatego tu jesteśmy. Cieszę się, że pan żyje kapitanie.

★

— Wyobraźcie sobie panowie, co mi się przydarzyło — mówił PEPIN KRÓTKI w salonie przy śniadaniu. — Natychmiast po wyjściu ze statku udało mi się dostać w hotelu apartament. Nie wiadomo jak długo jeszcze pożyję. Nie mogłem sobie odmówić przyjemności kąpieli i wypoczynku jeszcze raz na tej ziemi. Zatelefonowałem do celników portowych podając nazwę hotelu, numer pokoju i telefon i po lekkim dinner z kroplą wina, zanurzyłem się w rozkosznej kąpieli. Z rana obudził mnie policjant z portierem. Okazało się, że rozkoszując się kąpielą zasnąłem natychmiast. W nocy część gazet spłynęła i zatkała górny odpływ wody z wanny, pozostała w rękach gazeta przykryła mi twarz. Jestem pewien, że spałbym jeszcze gdyby nie policjant. I pomyśleć, że n i e u n i k n ą ł e m spędzenia kilku godzin w wodzie, pomimo że doszliśmy do Casablanci cało.

Ale jestem zachwycony, wyobraźcie sobie, że cała ta przyjemność zatopienia hotelu kosztowała mnie tylko trzy franki. *Maitre d'hotel* wyraził mi jeszcze wdzięczność, że wybrałem właśnie jego hotel, by odpocząć po tygodniowych trudach i nieprzespanych nocach. Naturalnie zatrzymałem apartament na noc dzisiejszą, no i myślę, że na jutro będę już całkowicie wypoczęty.

★

Następnego dnia przyszła z Kapitanatu Portu w Casablance wiadomość dla PEPINA KRÓTKIEGO, która miała być własnoręcznie przez niego pokwitowana. Wiadomość mówiła o jego osobistym zgłoszeniu się w południe w celu porozumienia się w sprawie udziału w nowym konwoju.

Drugi oficer wyruszył na poszukiwanie pięknego hotelu w stylu mauretańskim, w którym wypoczywał kapitan.

Portier na samo wspomnienie „Capitain Polonais" skoczył na równe nogi.

— *Nom de Dieu. Il nest pas seul!* (Na Boga on nie jest sam) — wykrzyknął. — Nie można mu o tak wczesnej godzinie przeszkadzać. *Jamais.*

Drugi oficer, z Polesia rodem, nie przejął się zbytnio tą wiadomością i narzekaniem portiera, że nie wolno gościom przeszkadzać, gdy są zajęci.

Po chwili był już przed drzwiami znanego mu z opowiadania apartamentu na pierwszym piętrze. Drugi oficer poprosił portiera by wywołał kapitana. Ale portier stanowczo odmówił. Drugi sam musiał zapukać do drzwi. Żadnej odpowiedzi. Zapukał po raz drugi jeszcze głośniej i nadstawił ucha. Zza drzwi słychać było śpiew.

Drugi oficer zapukał po raz trzeci. Spróbował otworzyć drzwi. Nie były zamknięte. Posłyszał teraz dokładnie słowa piosenki.

HAPPY, HAPPY, HAPPPY DAY — LOUD, LOUD. LOUD LOUD LOD-DY JEY... Drugi otworzył szeroko drzwi i wszedł do środka.

Na stole stała niewielka bateria butelek bardzo dobrego wina i napełnione kieliszki.

Na poręczach krzeseł rozwieszone były marynarki. W rogu salonu, na klęczkach widniało trzech panów w spodniach i koszulach o zawiniętych po łokcie rękawach. Wszyscy śpiewali chórem HAPPY. HAPPY... Przed nimi leżały, ba, gorzej nawet, stały już ułożone w staple. klepki dębowe z rozebranej doszczętnie posadzki apartamentu. Trzej panowie pracowali na wyścigi, by dokończyć rozpoczętą pracę i ułożyć w staple pozostałe już tylko w rogu leżące jeszcze bezładnie deseczki. Wszyscy trzej śpiewali z ekstazą w głosie SZCZĘŚLIWY, SZCZĘŚLIWY DZIEŃ.

Wejście drugiego oficera zostało na razie nie spostrzeżone.

Jak wynikało z jego obserwacji, duszą tej całej zabawy był PEKIN KRÓTKI. Pozostali dwaj panowie bałwochwalczo spełniali jego rozkazy. Z tego, co działo się, drugi oficer mając za sobą kilka lat doświadczenia i pracy z ładunkiem, zrozumiał, że ma przed sobą wzorową brygadę sztauerów, którzy z wymarzoną precyzją i punktualnością przygotowują to bezcenne cargo do załadunku. Ładunek ten w postaci idealnie ułożonych stapli ma być gotów na godzinę siódmą trzydzieści. O tej godzinie zjawi się jakiś statek by go zabrać.

Wszyscy trzej prześcigali się w symetrycznym układaniu zerwanych z posadzki deseczek. W smagłym o oliwkowej cerze i czarnych włosach pracowniku, oficer domyślał się południowca. Drugi gentleman, najbardziej z tych trzech upojony nową rolą, wyglądał na Anglika.

HAPPY, HAPPPY, HAPPPY DAY... śpiewali w dalszym ciągu, porozumiewając się na migi, by nie tracić bezcennego dla nich czasu.

Drugi doświadczonym okiem liczył ilość roboczo-godzin włożonych w to idealnie ułożone w staple carno i według jego obliczeń musiała to być noc wyjątkowo pracowita.

Który z nich wpadł na taki niespotykany pomysł? W jaki sposób dobrali się do pierwszej klepki?

Tymczasem trzej panowie śpiewając i ocierając pot z czoła kończyli układać ostatnie deseczki w staple.

HURRAH!!! — Robota skończona.

Trzech panów podniosło się z klęczek. Na widok drugiego oficera PEPIN KRÓTKI rozjaśnił się jeszcze bardziej.

— Gentlemen — zwrócił się do sąsiadów — pozwólcie przedstawić sobie naszego drugiego oficera. Ten młody gentleman pochodzi z terenów łowieckich Polski. Z wprawą starego myśliwca rozstrzeliwuje za pierwszym strzałem każdą napotkaną minę. Nie widziałem jeszcze nigdy by kiedykolwiek spudłował. Ma fantastyczny wzrok i sądzę, że wielu marynarzy zawdzięcza mu swoje życie.

Drugi od razu chwycił za serca obu panów. PEPIN KRÓTKI napełnił kieliszki dla uczczenia wielkiej chwili zakończenia prac ładunkowych. Duża wskazówka zegara wskazywała godzinę siódmą dwadzieścia pięć. Za pięć minut zjawi się wyimaginowany statek by zabrać ten ładunek radości w NIEZNANĄ PRZYSZŁOŚĆ, jak się wyraził pan wyglądający na Anglika.

Spełniono toast. Zachwyt trzech panów osiągnął punkt kulminacyjny.

— Życzymy sobie nigdy się nie rozstawać aż do końca wojny i po niej.

PEPIN KRÓTKI, najstarszy wiekiem, zaproponował panom wypicie poimiennego. Entuzjazm wzrastał. Za chwilę trzej panowie byli ze sobą na TY. PEPIN, NICOLAS i JIMMY. Jimmy na samą myśl o rozstaniu wpadł w furię.

— *NEVER! NEVER! NEVER!* (Nigdy! Nigdy! Nigdy!) — wołał. — Zabieram was wszystkich na swój statek na śniadanie. Płacimy i jedziemy.

Panowie rozdzielili między siebie solidarnie, przedstawioną przez *maitre d'hotel* kwotę rachunku i żegnani życzeniami szybkiego powrotu do Casablanci opuścili hotel. Rozłożysta limuzyna dostarczyła całe towarzystwo pod angielski statek. W limuzynie drugi oficer zaprowadził jaki taki ład w swojej głowie. Wszyscy trzej panowie spotkali się w urzędzie załatwiającym sprawy ładunkowe. Jednym z panów był kapitan angielskiego statku, uderzonego przez „Greka". Drugim był właśnie kapitan greckiego statku, który uderzył „Anglika" i nastawał na życie polskiego. Cała ta trójka, która złorzeczyła sobie wśród czarnych dni i nocy na Morzu Północnym, odpuściła sobie nie istniejące własne winy. PEPIN KRÓTKI mając do dyspozycji wspaniały apartament zaprosił ich na wieczór do siebie.

Na razie wszyscy czterej znaleźli się przy śniadaniu w salonie angielskiego statku. Kapitan Jimmy z zachwytem przedstawiał PEPINA KRÓTKIEGO oficerom angielskim.

— Żałuję, że nie byliście z mną. Było to coś wspaniałego. Nasze angielskie poczucie humoru, którym się tak chełpimy jest niczym wobec poczucia humoru mego przyjaciela, którego od dzisiaj mam zaszczyt nazywać po imieniu. To jego genialny umysł, będący na najwyższym poziomie kultury duchowej, drogą niesłychanej wnikliwości stworzył koncepcję wykąpania naszych zmęczonych umysłów w czymś zupełnie odmiennym, niż to co stworzył umysł człowieka stojącego właśnie na najniższym szczeblu kultury duchowej. Dorobek tych ludzi w postaci E-boatów, U-bootów i raiderów budowanych z jedyną myślą mordowania bliźnich w celach zaborczych, jest świadectwem najniższego ubóstwa, podobnie jak najbardziej wymyślne sposoby torturowania ludzi dla samej przyjemności, torturowania za to tylko, że stoją duchowo od nich o niebo wyżej.

Ta nasza dzisiejsza „robota", wydawałoby się najbardziej bezsensowna na świecie, była w istocie aktem buntu i rewolucji przeciwko bestialstwu, nikczemności i złu.

Wszyscy trzej odbyliśmy w jednakowych warunkach tę podróż w oczekiwaniu na zło. Minuty wydawały nam się latami, ale co najgorsze — ZŁO zaczęło nam się wydawać jedyną bronią przeciwko złu. Gromadziliśmy w sobie takie samo zło w postaci gniewu i zemsty.

Tylko ten jeden człowiek wyzwolił nas z tego obłędu zła swym genialnym pomysłem, zrewolucjonizował nas i dopomógł do zrzucenia tego jarzma. Nie będę opisywał, jak własnoręcznie z niczego, przy pomocy scyzoryka wydzierając klepkę z posadzki otworzył źródło zapomnienia, genialne w swej beztrosce przez swą pozorną bezużyteczność. Każda ułożona przez nas dzisiaj w nocy klepka była widocznym i namacalnym symbolem wyzwolenia od złej myśli, była sama w sobie radością. Dzięki memu przyjacielowi poznaliśmy sens najwyższej mądrości, że radość życia nie leży w czymś co przysparza materialną korzyść, a droga do niej jest nie powiększanie zła nawet przez myśl.

Ta noc w moim życiu, to była noc triumfu nad złem. To była rewolucja i przeistoczenie. Mój nowy przyjaciel jest najwspanialszym człowiekiem jakiego w swym życiu spotkałem.

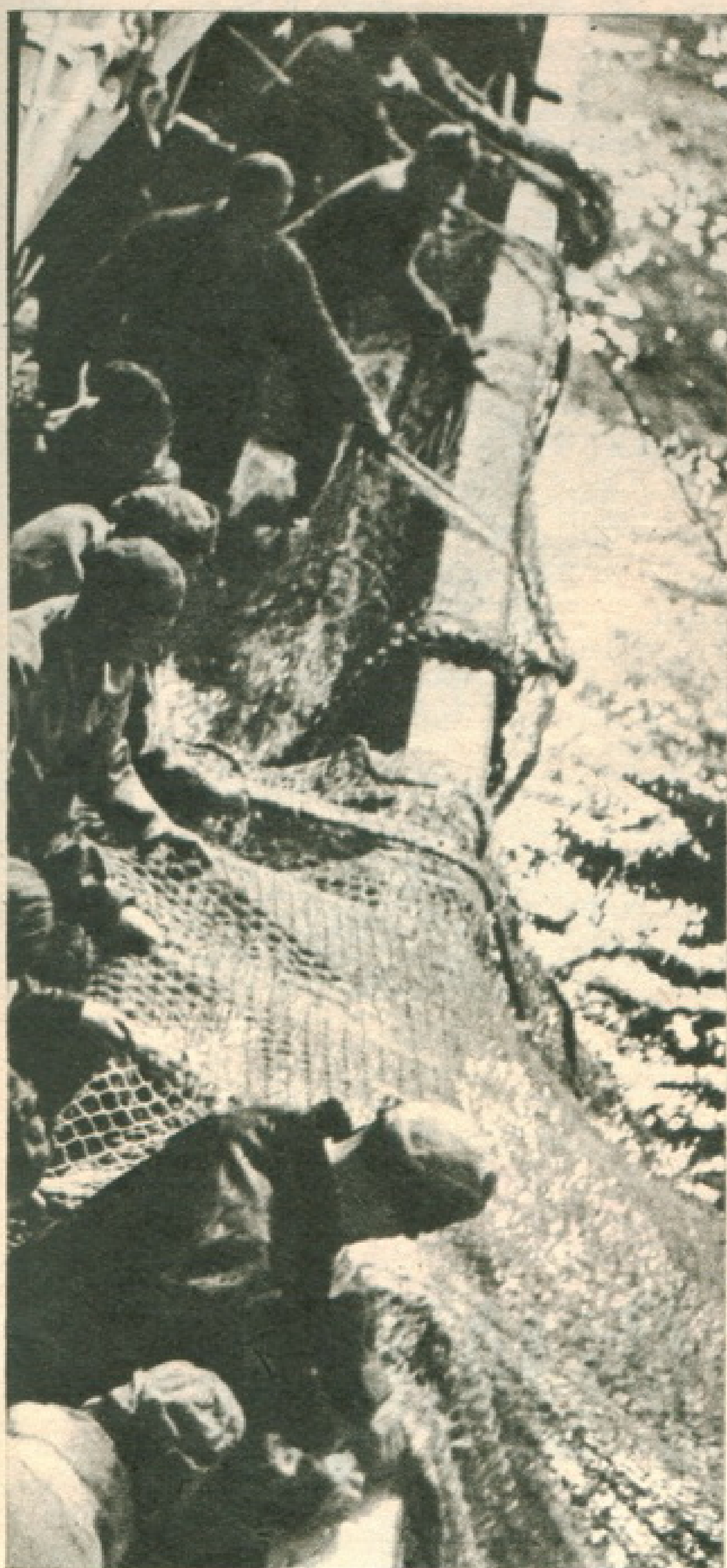
Gentlemen — możemy mu zaśpiewać z całego naszego serca, z całej duszy, wspaniałą pieśń.

PEPIN KRÓTKI poczuł się królem, gdy wysłuchał słów ostatniej zwrotki:

FOR HE'S A JOLLY GOOD FELLOW AND SO SAY ALL OF US.

KAROL BORCHARDT

WARUNKI PRZYJĘCIA DO SZKOŁY RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO W SZCZECINIE



Fot. Florian

Decyzją Ministerstwa Żeglugi powołana została w Szczecinie Szkoła Rybołówstwa Morskiego. W roku szkolnym 1962/63 posiadać ona będzie dwa wydziały:

1. Wydział Nawigacyjno-Połowowy,

2. Wydział Obsługi Maszyn Statków Rybackich.

Nauka w szkole trwa 5 lat dla kandydatów po pełnej szkole podstawowej oraz 3 lata dla kandydatów po maturze.

Absolwenci Szkoły Rybołówstwa Morskiego po odbyciu wymaganej praktyki na morzu otrzymują dyplomy uprawniające do ubiegania się o stopnie oficerów rybołówstwa morskiego.

W okresie trwania nauki uczniowie korzystają z bezpłatnego umundurowania i zakwaterowania w internacie. Zakwaterowanie w internacie jest obowiązkowe. Wyżywienie w internacie jest odpłatne. Uczniowie niezamożni, wykazujący się dobrymi postępami w nauce mogą otrzymać stypendium.

W czasie pobytu w szkole uczniowie od trzeciego roku nauki odbywają służbę wojskową w ramach Studium Wojskowego. **Na rok szkolny 1962/63 przyjmowani będą kandydaci z roczników 1947, 1948, którzy mają ukończoną pełną szkołę podstawową oraz kandydaci z nieprzekroczonym 23 rokiem życia, posiadający świadectwo dojrzałości.**

Warunkiem przyjęcia do Szkoły Rybołówstwa Morskiego jest zdanie egzaminu, który obejmuje: egzamin pisemny i ustny z języka polskiego i matematyki dla kandydatów po pełnej szkole podstawowej (zakres szkoły podstawowej) oraz z matematyki i fizyki dla kandydatów z maturą (poziom 11-letniej szkoły ogólnokształcącej). O dopuszczeniu do egzaminu decydować będzie stan zdrowotny kandydata (wymagany wzrost najmniej 160 cm i waga 60 kg) oraz oceny uzyskane na świadectwie maturalnym (względnie półrocznym) lub na świadectwie końcowym pełnej szkoły podstawowej.

Egzamin wstępny odbędzie się w czerwcu 1962 r. Przed egzaminem wstępnym kandydaci zostaną poddani badaniu przez komisję lekarską. Odrzuceni przez komisję tracą prawo do składania egzaminu.

Kandydaci, którzy zdadzą egzamin z wynikiem pomyślnym zostaną zaliczeni w poczet uczniów Szkoły Rybołówstwa Morskiego. W szkole obowiązuje regulamin wzorowany na dyscyplinie wojskowej.

Podania o przyjęcie należy składać pod adresem Szkoły Rybołówstwa Morskiego: Szczecin, ul. Wały Chrobrego 2, w terminie do dnia 30. IV. 1962 r.

Do podania o przyjęcie należy dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys w dwóch egzemplarzach;
2. świadectwo urodzenia;
3. opinię Dyrekcji Szkoły (jeśli jest uczniem ostatniej klasy), względnie uczelni wyższej lub zakładu pracy;
4. świadectwo ukończenia 7 klas lub świadectwo maturalne w oryginale (uczniowie ostatnich klas przedstawić winni zaświadczenie Dyrekcji Szkoły o postępach w nauce z uwzględnieniem stopni z wszystkich przedmiotów uzyskanych za I półrocze. Zaświadczenie to powinno być wymienione przed egzaminem wstępnym na świadectwo dojrzałości lub świadectwo ukończenia 7 kl.);
5. zaświadczenie z miejsca pracy rodziców stwierdzające źródło utrzymania, wysokość zarobków rodziców, jeżeli rodzice posiadają gospodarstwo rolne — zaświadczenie Gromadzkiej Rady Narodowej;
6. zaświadczenie lekarskie o stanie zdrowia stwierdzające: wzrost, wagę, stan wzroku (ostrość), rozróżnianie barw, stan słuchu. Inne zaświadczenia lekarskie, jak: wyniki analizy moczu, krwi (O.B. i morfologia) oraz prześwietlenie klatki piersiowej, kandydat zobowiązany jest przedstawić osobiście, gdy stawi się na egzaminy wstępne i komisyjne badania lekarskie. Wyniki te nie mogą być wcześniejsze niż z m-ca kwietnia;
7. zobowiązanie rodziców do pokrywania kosztów wyżywienia syna w internacie w przypadku nie otrzymania przez niego stypendium;
8. kwestionariusz osobowy, który kandydaci mogą otrzymać w Dyrekcji Szkoły, należy wypełnić dokładnie, słowami, nie wolno w miejsce odpowiedzi stawiać kresek;
9. cztery fotografie w wymiarach 45 x 63 mm, na białym tle, bez nakrycia głowy, prawy dolny róg fotografii powinien zostać biały.



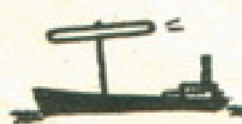
W maju rb. na redzie Nicei będzie ustawiona pływająca stacja obserwacyjna, zbudowana staraniem znanego francuskiego badacza mórz, kpt. J. Cousteau. Po dwóch miesiącach prób, stacja zostanie przeniesiona na swe właściwe miejsce między Korsyką a północnym wybrzeżem Morza Śródziemnego. Stacja ma kształt wielkiej prostokątnej pławy o wymiarach 10 na 5 metrów. Składa się ona z trzech pokładów, które wznoszą się piętrowo na wysokość 10 metrów nad poziomem morza. Pokłady opierają się na okrągłej rurze długości 60 metrów i przeciętnej średnicy 2 metrów. Rura jest zanurzona na głębokość 50 metrów i może być zakotwiczona do dna morskiego za pomocą poliestrowego kabla długości 2 tysiące metrów. Wzdłuż kabla są przytwierdzone różne aparaty, np. do pomiarów temperatury na rozmaitych głębokościach, które przesyłają wskazania do laboratoriów umieszczonych na pokładach stacji.



Każdego roku ogromne sumy wydawane są na całym świecie w celu zwalczania wodorostów, które zarastają jeziora i kanały, powodując trudności w żegludze oraz śnięcie ryb wskutek braku tlenu. W Luizjanie do ścinania wodorostów używane są specjalne podwodne żniwiarki. Na niektórych jeziorach Syrii rybacy prawie nie mogą się poruszać, gdyż wodorosty okręcają się na śrubach napędowych ich łodzi. Sztuczne jezioro Kariba, utworzone dopiero niedawno w Afryce przez zbudowanie zapory na rzece Zambezi, jest już zarośnięte na dziesiątej części swej powierzchni. Niewinny na pozór hiacynt wodny, spotykany przedtem tylko w Brazylii, zdążył się już rozsiać na innych kontynentach, przysparzając ogromnych kłopotów administracji wodnej wielu krajów. Niszczenie wodnych chwastów za pomocą środków chemicznych wiąże się z ogromnymi kosztami. W tej sytuacji duże zainteresowanie wzbudzają, zainicjowane przez oddział biologiczny FAO (Organizacji dla spraw wyżywienia i rolnictwa ONZ), próby zwalczania wodorostów przez osiedlanie w zagrożonych wodach krów morskich manati. Te roślinożerne ssaki dają sobie podobno dobrze radę z podwodnymi zaroślami, odznaczają się jednak delikatnym zdrowiem i źle znoszą przeniesienie w obce im środowisko. Sądzi się jednak, że w pewnych granicach manati mogą okazać się użyteczne w zwalczaniu coraz groźniej występującej plagi wodorostów.



Według doniesień z Sydney w Australii, na plażach w północnej części Nowej Południowej Walii zaobserwowano niewytłumaczalne zjawisko. Miliony ryb wypływały z morza na piasek w wyraźnych zamiarach samobójczych. Wrzucane do morza przez rybaków, nieszczęsne ryby z uporem powracały do brzegu. Jedyną wskazówką, że w naturze dzieje się coś niezwykłego, był dziwny zapach, nie pochodzący ze śniętych ryb, którego nie udało się zidentyfikować. Kobiety, które próbowały oprawiać ryby, dostały silnego bólu głowy, wobec czego władze sanitarne wydały ostrzeżenie, aby ryb nie spożywać. Ponieważ rybacy nie umieli wyjaśnić przyczyn nienaturalnego zachowania się ryb, wezwano naukowców do zbadania tego osobliwego wydarzenia.



Wiele dyskusji w świecie żeglugowym wywołuje sprawa budowy zbiornikowców i masowców wielkości powyżej 50 tys. ton, posiadających wszystkie nadbudówki, a więc i pomost nawigacyjny, na rufie. Piloci uskarżają się, że, wskutek ogromnej długości tych jednostek, dziób ich często przeszkadza w obserwacji najbliższego pola widzenia. Ostatnio odbyły się w Anglii próby przezwyciężenia tej poważnej trudności nawigacyjnej za pomocą telewizji. Na dziobie nowo zbudowanego statku „Border Chieftain" umieszczono w wodoszczelnej obudowie kamerę telewizyjną, zaś odbiorniki znalazły miejsce w sterówce i w kabinie radaru. Od razu, po włączeniu całego urzadzenia, stwierdzono na ekranie odbiorników obecność przed dziobem statku małej łodzi, która nie była widoczna z pomostu nawigacyjnego. Po odbiciu od nabrzeża, towarzyszące statkowi holowniki były często zakrywane wyniosłością dziobu, natomiast można je było łatwo obserwować przez telewizję. Również, gdy zapadła ciemność, telewizja pomagała w odkrywaniu świateł, pław i małych jednostek, zasłanianych przez dziób płynącego statku. Wydaje się więc, że znaleziono nową pomoc nawigacyjną dla wielkich i trudnych do prowadzenia statków. Prawdopodobnie kamery telewizyjne będą wbudowywane na stałe w dzioby tych jednostek, tak, aby uchronić czułe aparaty przed zniszczeniem przez morze.



Wyjątek z listu do linii okrętowej: „Chętnie wybrałabym się w podróż waszym statkiem, ale najpierw proszę o informację, czy amortyzatory kołysania działają na całym statku (to znaczy nie tylko w klasie pierwszej, ale i w turystycznej), jak również, czy mogę zabrać ze sobą mojego kota. Jeżeli odpowiedzi będą twierdzące, możecie uważać mnie już za swoją pasażerkę."



Beisfiord koło Narviku

MARYNARZE PISZĄ:

DO PUNKTU INFORMACYJNEGO 300 M.

ANDRZEJ PEREPECZKO

— Dokąd idziemy? — spytałem wachtowego marynarza, gdy po trzech dniach nieobecności wróciłem na statek.

Potężne chwytaki kończyły już wyładunek „świętej ziemi" — jak nazywaliśmy czerwoną, chińską rudę, przewiezioną przez dwa oceany i szereg mórz z podzwrotnikowej wyspy Hainan.

Pytanie moje było w zupełności uzasadnione. Mimo że chodziliśmy na stałej linii do portów Chin Ludowych, cel najbliższego rejsu nie był nam znany. Statek miał zamówioną za sześć tygodni stocznię w Kopenhadze, a w ciągu tak krótkiego czasu zdążylibyśmy przy naszej szybkości dojść zaledwie z Gdyni do Whampoa.

Wobec takiego stanu rzeczy w „eksploatacyjnym" musieli nam wykombinować jakiś zastępczy, a niedaleki rejs.

Nieznane zawsze fascynuje, z zaciekawieniem tedy oczekiwałem na odpowiedź.

— Idziemy do Narviku — usłyszałem.

Na drugi dzień zakończyliśmy wyładunek i odrapane burty naszego poczciwego statku, świecące z daleka świeżymi łatami czerwonej minii — widomy ślad żmudnej pracy bosmana i jego ludzi — poddały się brutalnej pieszczocie gnanych północnozachodnim wiatrem fal Bałtyku.

Był styczeń, najmniej odpowiednia pora roku do rejsów po północnych wodach. Zimne uderzenia wichru natrafiając na wysoki, wynurzony kadłub pustego statku, hamowały i tak niewielką naszą szybkość. Cała rufa dygotała od nagłych zrywów wściekłej pracy śruby, wyskakującej co chwila ze szturmujących nieprzerwanymi szeregami wałów wodnych.

W nocy minęliśmy wąski przesmyk Sundu rozświetlony paciorkami świateł promenad Kopenhagi i Malmö. Na drugi dzień, szarpiący się na łańcuchach kotwic latarniowiec koło Skagen, przesłał nam ostatnie pożegnanie przed skokiem do Skandynawii.

Byłem akurat na wachcie w maszynowni, gdy rozległ się dzwonek telegrafu. Braliśmy pilota, który odtąd przez parę dni miał

nas prowadzić zakamarkami fiordów aż do samego Narviku.

Nawet dość dokładna mapa Norwegii nie jest w stanie odtworzyć tysięcy skalistych wysepek, wąskich a głębokich fiordów. Nic też dziwnego, że kapitanowie wolą płacić za pilotaż wzdłuż całych prawie brzegów Norwegii, niż narażać swe statki na niepewne losy północnej żeglugi.

Niecierpliwie oczekiwałem końca wachty, by ujrzeć nareszcie tylekroć opisywane fiordy.

Wskazówki maszynowego zegara posuwały się wolno naprzód, ostatecznie jednak odezwały się upragnione „cztery podwójne szklanki" i motorzysta Kozłowski, który odbierał ode mnie wachtę, wzniósł do góry kciuk gestem znaczącym: „Wszystko o'key! Możesz pryskać z maszyny".

Zachłysnąłem się świeżym, mroźnym powietrzem. W różowych blaskach wschodzącego zza gór słońca, pokryte śniegiem skały jarzyły się milionami iskierek. Zbocza stromych gór nurzały się w granatowych głębiach spokojnej wody, odbijając w jej zwierciadle swe białe, zdobne nawisami śniegowe czapy. Gdzieniegdzie przycupnęły grupy małych, kolorowych domków. Kontrastowały z otaczającą bielą jak stado barwnych gili, gdy zimą obsiądą ośnieżone świerki.

Fiord wił się krętym szlakiem wśród skalistych brzegów.

Za każdym załomem, za każdym zakrętem czekał nowy widok, jeszcze piękniejszy od poprzedniego, czy to surowością swego uroku, czy przedziwną subtelną grą kolorów nieba i śniegu, wyczarowaną przez promienie coraz wyżej wznoszącego się słońca.

Zachwycony chłonąłem wzrokiem wspaniałe widoki, zmieniające się jak w wielkim, przepięknym kalejdoskopie. Norwegia przywitała nas całą swą krasą.

Na mostku stał starszy, chudy Norweg, otulony w o wiele na niego za szeroki, granatowy sweter, sięgający prawie do kolan, widocznie dar kochającej żony, czekającej być może w jednym z mijanych, kolorowych domków.

Półgłosem rzucał komendę i statek posłuszny wychyleniu steru skręcał w kolejną szczelinę między skalnymi blokami.

Minął jeden i drugi dzień, aż wreszcie po krótkim przeskoku przez wzburzone morze, przed dziobem naszego statku otwarły się gościnne brzegi szerokiego Vestfiordu, u którego gardzieli leżał Narvik.

Gwałtowny rumor wylatującego z kluzy kotwicznej łańcucha zakończył kolejną podróż. Na obszernej redzie Narviku, otoczonej z trzech stron wysokimi górami, stało na kotwicy kilkanaście statków. Czekały swojej kolejki. Od nabrzeża dobiegał piekielny hałas sypiącej się z elewatora rudy, dowiezionej tu z pobliskich kopalń szwedzkich.

Wody północnego Bałtyku dawno już skuł lód i Lulea zapadła w zimowy sen, tak że jedyną drogą na świat cennego surowca był obecnie ogrzewany resztkami ciepłego tchnienia Golfsztromu — Narvik.

Z ciekawością szykowaliśmy się do wyjścia na ląd. Dochodziła godzina 12 w południe i chcieliśmy jak najszybciej znaleźć się na brzegu, by wykorzystać resztki skąpego, polarnego, zimowego dnia.

Do burty dobił mały kuterek, krążący po redzie i odwożący spragnionych lądu marynarzy do miasta.

Zeszliśmy po wyrzuconym na burtę sztromtrapie i po chwili kuterek terkocząc ruszył ku brzegowi. Stary, siwy Norweg, w wełnianej czapeczce z pomponem, flegmatycznie pykał fajeczkę, zręcznie mijając stojące na redzie statki i krążące kutry rybackie, motorówki, łodzie.

Dobiliśmy do drewnianego pomostu. Z kuterka wysypał się różnojęzyczny tłum marynarzy i ruszył gwarną gromadą ku widniejącym na wzgórzu zabudowaniom miasta.

Tuż przy drewnianym molo stał długi barak z czerwonej cegły, wyglądający jak magazyn portowy.

Wzdłuż muru biegły czarną farbą malowane litery napisu. Machinalnie rzuciłem nań okiem.

„DO PUNKTU INFORMACYJNEGO 300 METRÓW".

Duża strzałka wskazywała kierunek przeciwny do tego, w którym szliśmy.

„Do punktu informacyjnego 300 metrów" — powtórzyłem w myśli i nagle jak błyskawica — pytanie: Dlaczego tu napis po polsku? Czyżby przez kurtuazję dla nas? A jeżeli tak — to dlaczego taki niestaranny? Miałem inne wyobrażenie o solidności i porządku skandynawskim.

Spojrzałem w kierunku wskazywanym przez strzałkę. W podanej odległości widać było mały, samotny domek uczepiony do pnącego się wzwyż zbocza stromej góry.

— Co to za punkt informacyjny w takim małym, oddalonym od drogi domku? — zdziwiłem się.

I nagle olśnienie!

Przecież to NARWIK! To tędy „wiodła droga" do Rzeczypospolitej, to tu walczyli „za naszą i waszą wolność" żołnierze polskiej Brygady Podhalańskiej.

Jakże mogliśmy zapomnieć o tym?

Stanęliśmy w milczeniu patrząc na napis, co przetrwał tyle lat. Czy ten co go pisał — żyje jeszcze?

To gdzieś tam, za skalistym grzebieniem po drugiej stronie Beisfiordu, znajdowało się słynne z niezapomnianej książki Pruszyńskiego „Wzgórze Szaszkiewicza". To tam, na ciemnogranatowych wodach walczyła „Błyskawica", ginął „Grom".

Momentalnie Narvik stał się dla nas inny, znany jakiś i bliski. Sprzedawczyni w pobliskim sklepie z obuwiem, niemłoda już Norweżka — doskonale pamiętała polskich chłopców z Brygady. To ona zaprowadziła nas na pobliski cmentarz.

Skończył się krótki zimowy dzień. Pod stopami skrzypiał śnieg, a wysoko nad nami, na czarnogranatowym niebie tańczyły wielobarwne słupy polarnej zorzy.

Ustawione w równym szyku ostatniego apelu, przysypane śniegiem mogiły i krzyże. Pamiątkowa tablica. Szczątki wieńców i spłowiała czerwień szarfy.

Milczeliśmy. Przesłonietymi mgłą wzruszenia oczyma chłonęliśmy obraz małego skrawka ziemi kamienistej norweskiej ziemi, dla wielu Polaków kres ciężkiej i krwawej drogi.

— DROGI, KTÓRA WIODŁA PRZEZ NARVIK!



Port w Narviku ▶

NOWE KSIĄŻKI MORSKIE

Początek 1962 r. przyniósł sześć interesujących książek, z tego 5 Wydawnictwa Morskiego oraz 1 Wiedzy Powszechnej. 3 — to prace oryginalne. 3 — tłumaczenia z angielskiego i norweskiego.

BELETRYSTYKA

F. MARRYAT — PRZYGODY PIOTRA SIMPLE'A (wydanie streszczone dla młodzieży). Tłum. z ang. A. Marcinkowski, ilustr. E. Karłowski. Gdynia 1962, WM, s. 196, zł 16.

Dobrze się stało, że Wydawnictwo Morskie udostępniło polskiemu czytelnikowi jedną z najlepszych powieści angielskiego pisarza marynistycznego, a zarazem oficera marynarki wojennej, F. Marryata (1792—1848). Znany on był dotychczas u nas wyłącznie jako pisarz młodzieżowy. Książka wydana po raz pierwszy w 1834 r., ujęta jest jako pamiętnik kadeta, a następnie porucznika, przeżywającego różne perypetie na okrętach i na lądzie w okresie wojen napoleońskich. Jest to typowy romans awanturniczy, bardzo podobny do wydanej niedawno powieści V. L. Camerona „Czarny książę". Czytelnik, którego nie pociąga fabuła przygodowa, zazna dużo satysfakcji oglądając obrazy życia floty angielskiej z początku XIX wieku, oparte na obserwacjach i przeżyciach autora. Tłumaczenie pod względem terminologii morskiej jest wzorowe.

LITERATURA DOKUMENTALNA

R. WALTER — WYPRAWA LORDA ANSONA DOOKOŁA ŚWIATA 1740—1744. Tłum. z ang. M. L. Pisarek. Warszawa 1962 WP, s. 232, wkładka z reprodukcjami, słowniczek, mapka, zł 16 — (Biblioteka Przygód i Podróży).

Wspaniała, doskonale przetłumaczona książka, za którą wydawnictwu „Wiedza Powszechna" należą się gratulacje. Książkę można postawić w jednym rzędzie z „Pamiętnikiem żeglarza" Dany, jako równie autentyczny obraz życia na okręcie, chociaż oglądany nie oczyma marynarza. Jest to bowiem relacja kapelana eskadry, a zarazem jej kronikarza. Opowiada o 4-letniej wyprawie dookoła świata podjętej w celach kaperskich — niszczenia i rabowania okrętów hiszpańskich. Z sześciu okrętów z załogą ok. 2 000 ludzi wrócił jeden z jedną dziesiątą tej liczby. Droga prowadziła przez Maderę, wzdłuż Brazylii, naokoło Horn, wzdłuż zachodnich brzegów Ameryki Południowej, przez Filipiny, Chiny, dookoła Afryki i przez Atlantyk. Opisy życia codziennego, trudów, walki z żywiołem i starć z nieprzyjacielem wypełniają karty książki. Lekturę ułatwia dobry przekład, robiony ze znajomością rzeczy, przez świetnego anglistę i znawcę spraw morskich.

A. PEREPECZKO — PODWODNE ELDORADO, Gdynia 1962 WM, s. 64, zł 4.— (zeszyt 4 z serii „Dziwy Morza" miniatur morskich).

Pięć opowiadań o perypetiach związanych z wydobywaniem skarbów z zatopionych okrętów: z galeonu należącego do Wielkiej Armady, zatopionego w 1588 r. u wybrzeży Szkocji, z galeonu hiszpańskiego z ładunkiem złota, który zatonął wskutek sztormu przy wyspach Bahama, z fregaty „Lutine", która utonęła przy brzegach Holandii w 1799 r., z krążownika pomocniczego „Laurentic" zniszczonego miną u brzegów Anglii w 1917 r., wreszcie skarbu rządowego Filipin zatopionego w 1942 r. przy wysepce Caballo koło Manili. Broszura interesująca, pisana żywo, obrazowo i zwięźle.

J. SKARŻYŃSKI — PO SZTORMIE ŚWIECI SŁOŃCE. Gdynia 1962 WM, s. 120, 25 fot. na wkładkach, mapka, plan jachtu, słowniczek, zł 10.

Bezpretensjonalny, żywy, lekko napisany reportaż z interesujących rejsów jachtu „Polonia" w 1960 r. po Bałtyku i Morzu Północnym z zachodzeniem do Londynu i Havru. Jacht, zaprojektowany przez polskich konstruktorów, zbudowany został w Szczecinie dla PTTK. Autor, dziennikarz i żeglarz w jednej osobie, doskonale oddał atmosferę rejsu i plastycznie opisał przygody w jesiennych, ciężkich sztormach na Morzu Północnym.

KSIĄŻKI FACHOWE

A. S. SVENDSEN — TRANSPORT MORSKI I EKONOMIKA ŻEGLUGI. Tłum. z norweskiego I. Redman. Gdynia 1962 WM, s. 294, zł 45.—

Autor jest wykładowcą ekonomiki żeglugi w Wyższej Szkole Handlowej w Bergen i kierownikiem placówki naukowo-badawczej z tej dziedziny. Książka powstała jako skrypt przeznaczony dla studentów. Niemiecki Instytut Badawczy Żeglugi w Bremie wydał ją w tłumaczeniu angielskim i niemieckim. Jest to jedno z nielicznych dzieł o tej tematyce (w języku polskim pracę na ten temat ogłosił dr. J. Hołowiński „Ekonomika transportu morskiego w zarysie", Gdynia 1961 WM, s. 136, zł 12.—). Książka Svendsena ma dwa aspekty — z jednej strony przynosi podstawowe wiadomości eksploatacyjno-organizacyjne dla pracowników żeglugi, z drugiej — przedstawia naukową teorię kosztów, kształtowania się frachtów i cen za tonaż używany oraz finansowania żeglugi. Wywody teoretyczne ilustrowane są licznymi tablicami statycznymi. Ze względu na drugi aspekt — książka wymaga przygotowania ekonomicznego i jest przeznaczona dla ekonomistów.

KSIĄŻKI POPULARNONAUKOWE

Nowa książka z ekslibrisem BM, druga z kolei pozycja BIBLIOTEKI „MORZA": J. MICIŃSKI i S. KOLICKI — POD POLSKĄ BANDERĄ. Gdynia 1962 WM, s. 256, 3 wkładki barwne, zł 40.— omówiona jest szczegółowo w recenzji obok.

CZYTELNICY PISZĄ

Szanowny Panie Redaktorze!

W artykule „Nazwy polskich jachtów" (Morze, nr 1, styczeń 1962) Autor, p. Urban Krzyżanowski wymienia nazwy dużej ilości jachtów i różnych „drobiazgów", które pływały po Bałtyku. Mam żal do Autora — może niesłuszny — ale mam, bo pomiędzy wymienionymi nazwami nie znalazłem tak drogiej i bliskiej mojemu sercu **„Tęsknoty"**. Taką nazwę ochrzczony został nasz „drobiazg". Drobiazg, nie drobiazg, bo gdy dziób dotykał jednego brzegu Noteci, to z rufy można było wyskoczyć na drugi brzeg. Nasz drobiazg był wprawdzie pochodzenia śródlądowego, ale pływał po Bałtyku cały sezon i nieraz w sztormach moczył żagle w słonej wodzie. Wówczas, było to w roku 1947, pojawienie się „Tęsknoty" wywołało pewnego rodzaju sensację na Wybrzeżu. W Gdyni ówczesny Jachtklub wydał przyjęcie na cześć załogi. Nadzwyczaj serdecznie nas tam przyjęto i witano, reporterskim wywiadom nie było końca. Prasa Wybrzeża zamieściła bardzo miłe wzmianki, że to poniekąd zaślubiny Gopła z Bałtykiem przez tęsknotę szczurów śródlądowych za morzem. Bo z Gopła pochodziła nasza „Tęsknota". Bardzo bym Redakcji był wdzięczny, gdyby zechciała zamieścić w „Morzu" tych parę słów na temat tak drogich mnie i reszcie załogi wspomnień z pierwszego pływania po naszym morzu.

ANTONI NIEZGOCKI, Poznań

W związku z tym samym artykułem pisze do nas p. **Zygmunt Szumski** z Warszawy, który donosi, że kilka lat temu widział na zatoce jacht o nazwie „Czeczena" oraz drugi o nazwie „Czantyr". Wynika stąd, że „Kaszubka" nie była jedynym jachtem o nazwie związanej z regionem, jak twierdzi w swoim artykule Autor.



BIBLIOTEKA „MORZA"

ENCYKLOPEDIA POLSKIEJ FLOTY

Nie wiem, czy ktokolwiek z Czytelników „Morza" przejdzie obojętnie obok okna wystawy księgarskiej, w którym wyłożona będzie zapewne przez krótki czas, ta druga z kolei pozycja **BIBLIOTEKI „MORZA"**, książka **Jerzego Micińskiego i Stefana Kolickiego „Pod polską banderą"**. Wiem natomiast, że nie jest jej sądzone dłuższe zagrzewanie miejsca w księgarniach.

Czytelnikom „Morza", przerzucającym kartki tej książki, część rysunków sylwetek i fragmenty opisów statków jest dobrze znana. Przecież od 1954 r. do 1960 r. ukazywały się one w każdym numerze „Morza". Książka zawiera jednak znacznie więcej sylwetek, a wielekroć więcej tekstu niż Czytelnicy nasi mieli możność poznać. Obaj autorzy zadali sobie niezwykły trud dotarcia do najbardziej niedostępnych i zapomnianych materiałów, aby odtworzyć pełny, kompletny obraz polskiej floty. Co prawda w sylwetkach są jeszcze duże luki. Jak bowiem np. odtworzyć zapomniane żaglowce „rewskie", które nigdy pewno nie miały planów? Ale kto wie, czy w drugim wydaniu nie pojawią się jednak ich rekonstrukcje odtwarzane ze wspomnień tych, którzy je widzieli. Autor tekstów, J. Miciński, nie zrażony brakiem sylwetek, zgromadził wiadomości o każdym statku, odtwarzając jego zwięzły i treściwy życiorys. Niewątpliwie każdy z życiorysów, zwłaszcza statków dawnych, może być rozszerzony i wzbogacony o szczegóły, ale to znów jest możliwe dopiero dzięki książce, która pobudzi do wspomnień dawnych marynarzy i którzy przyślą uzupełnienia na ręce autorów, o co apelują w przedmowie.

Prócz życiorysów statków książka podaje „życiorysy" 50 przedsiębiorstw i instytucji armatorskich — obecnych i 64 armatorów dawnych.

Pierwsza, najobszerniejsza część książki obejmuje sylwetki, charakterystyki i życiorysy ok. 950 polskich statków, obecnie eksploatowanych, z podziałem na handlowe, rybackie, żeglugi przybrzeżnej, oraz pomocnicze i specjalne.

Część druga w identycznym układzie omawia ok. 270 dawnych statków. Na jej zakończenie znajduje się b. ciekawy rozdział o statkach, które nie weszły pod polską banderę.

Część trzecia — to wspomniane informacje o armatorach.

Szczegółowy skorowidz obejmuje około 2 200 nazw statków, zawierając nie tylko nazwy aktualne, ale też i wszystkie poprzednie, a czasem — gdy chodzi o jednostki sprzedane — późniejsze.

Ponieważ książka odtwarza stan na dzień 30 czerwca 1961 r., a do momentu druku zaszły zmiany, podane są uzupełnienia za czas do 31 października 1961.

Prócz przeszło 400 sylwetek książkę ilustrują 3 mapy polskich linii żeglugowych, umieszczone na wyklejkach, a także 3 barwne tablice aktualnych i dawnych znaków armatorskich oraz bander i flag armatorskich.

Osobna uwaga należy się sylwetkom: rysunek ich cechuje się dużą precyzją, czystością, dbałością o szczegóły. Szkoda, że niektóre klisze nie wyszły tak czysto jak większość.

Pierwsza refleksja ogólniejsza dotyczy tytułu. Tytuł brzmi dobrze, ale nic nie mówi i nie informuje o zawartości. Moim zdaniem, książka zbliża się do tego, aby być uznana za encyklopedię polskiej floty i to powinno być wyrażone w tytule. W książce znajdują się obfite, ale treściwie ujęte informacje o każdym statku, łatwe do odnalezienia dzięki przejrzystości układu. Wszechstronność tych wiadomości wyraża się w tym, że z jednej strony można z nich zbudować obraz technicznego stanu floty, z drugiej — można odtworzyć jej historię zawartą w „życiorysach" statków i armatorów.

Nasuwa się tu uwaga, że przy tak dużym wkładzie pracy warto podjąć jeszcze dodatkowy wysiłek i w następnym wydaniu wprowadzić do encyklopedii floty człowieka, marynarza. W obecnym ujęciu problem ten już występuje — podane są stany załóg poszczególnych statków oraz wymienione są w wielu wypadkach nazwiska kapitanów. Wydaje się, że można by pokusić się o wymienienie jeszcze większej liczby tych nazwisk oraz dodanie do książki pełnego spisu wszystkich kapitanów żeglugi wielkiej, którzy kiedykolwiek służyli i obecnie służą we flocie, włączając w to naturalnie kapitanów wielkiej żeglugi rybackiej.

Dalszym uzupełnieniem byłoby przedstawienie obok wiadomości o armatorach, krótkich wiadomości o urzędach i instytucjach związanych z flotą i uczestniczących w jej życiu: władz resortowych, urzędów morskich, izb morskich itp.

Trzecie ewentualne uzupełnienie — to zwięzłe, „encyklopedyczne" tablice statystyczne, przedstawiające w syntetycznych liczbach rozwój floty, jej przemiany pod względem charakterystyki technicznej i efektów produkcyjnych.

Wreszcie ze wszech miar należy poprzeć myśl autorów, wyrażoną na wstępie, aby drugie wydanie wzbogacone zostało m. in. o fotografie statków, które tym lepiej uplastycznią treść informacyjną.

Odłóżmy jednak na bok myśl o drugim wydaniu encyklopedii floty morskiej i zagłębmy się w istniejącą kopalnię wiadomości. Bądź co bądź mamy przed sobą 1 200 życiorysów. Czytelnikom zainteresowanym książką radzimy, aby decyzji kupna nie odkładali na później, bo nakład może być szybko wyczerpany.

STANISŁAW LUDWIG

J. Miciński i S. Kolicki: POD POLSKĄ BANDERĄ, Gdynia 1962, WM, s. 256, zł 40.—

Odpowiedzi REDAKCJI

EUGENIUSZ KROPIDŁOWSKI, GDYNIA. Oczywiście, racja jest po Waszej stronie: transatlantyk „Liberté" (eks-„Europa") miał od samych „narodzin" tylko **dwa** kominy, nigdy więcej. To, co napisaliśmy w n-rze styczniowym, w artykule „Hotel na „Wolności", o trzech kominach tego statku — było omyłką. Bijemy się w piersi i serdecznie Was pozdrawiamy.

TADEUSZ TORZEWSKI, PŁOCK. Statek „Robur VI" (r. bud. 1922, 2 088 BRT, 1 252 NRT, 3 300 DWT), należący przed wojną do Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarb", nosił od 1940 r. nazwę „Zbaraż". W drodze z Londynu do Hartlepool, został 15.VII.1940 zbombardowany u wschodnich wybrzeży W. Brytanii przez niemieckie samoloty i zatonął. Niestety, brak relacji na ten temat. Wiadomo tylko, że w ostatniej podróży dowodził statkiem kapitan ż. w. Z. Kinast. Załoga prawdopodobnie uratowała się bez strat, ale i to nie jest pewne. Nasza redakcja poszukuje świadków ostatnich chwil „Zbaraża", może ktoś się zgłosi, to postaramy się opublikować jego relację drukiem. Jeśli na „Zbarażu" zginął ktoś z Waszej rodziny, prosimy o nazwisko — postaramy się sprawdzić. Łączymy wzajemne pozdrowienia.

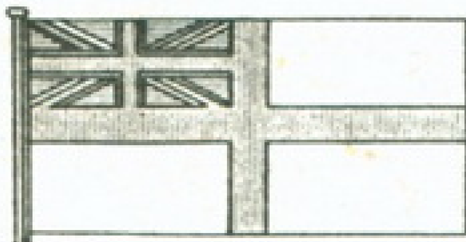
ZENON JAŚNIEWICZ, KOPANICA. Radzimy Wam przeczytać książkę Jerzego Pertka „Wielkie dni małej floty" (do wypożyczenia w każdej bibliotece publicznej), gdzie jest dużo informacji o „Gromie" i jego losach. Wkrótce zresztą na półkach księgarskich, w ramach „Biblioteki Powszechnej" ukaże się nowe, piąte z kolei (!) wydanie tej książki, rozszerzone, dwutomowe i b. tanie (oba tomy 20.— złotych). A oto dane „Groma": zbudowany w latach 1935—37, (wodowany 21.VII.1936, gotowy 11.V. 1937), w angielskiej stoczni Samuel White, Cowes: wyporność 1 975 (2 144) ton; uzbrojenie 7 dział 120 mm, 4 działka 40 mm przeciwlotnicze, 8 ciężkich karabinów maszynowych plotn., 6 wyrzutni torpedowych 533 mm, wyrzutnie bomb głębinowych, 60 min (uzbrojenie w 1940 r.: dodatkowe działo 102 mm plotn. zamiast 3 wyrzutni torp.); moc turbin 54 000 KM, szybkość 39 (42) węzłów, zasięg 2 000 Mm przy 15 węzłach; długość 114 m, szer. 11,3 m, zan. 3,1 m; 190 ludzi załogi. „Grom" został zatopiony przez samoloty niemieckie 4.V.1940 pod Narvikiem (Norwegia). Pozdrowienia.

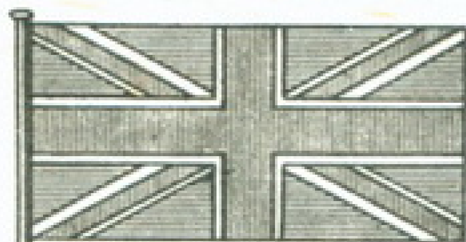
BARBARA BAŃCZYK, WARSZAWA. Wg cennika na 1962 rok, opublikowanego przez Polskie Linie Oceaniczne, najtańsze miejsce na „Batorym" do Kanady kosztuje w sezonie letnim 250 dolarów, wzgl. 6 015 złotych (w klasie turystycznej, w kabinie wewnętrznej, czteroosobowej na pokładzie „C"). Natomiast najdroższe miejsce (apartament luksusowy klasy pierwszej na pokładzie szalupowym) kosztuje w sezonie letnim 590 dolarów, wzgl. 14 195 złotych. W klasie turystycznej ceny nie przekraczają 270 dolarów, wzgl. 6 500 złotych. Opłaty za przejazd w złotych uiszczać mogą jedynie obywatele polscy, posiadający odpowiednie zezwolenie Narodowego Banku Polskiego. W razie braku zezwolenia — trzeba płacić dewizami. Za dzieci w wieku ponad 12 lat należy uiszczać pełną opłatę; za dzieci w wieku od roku do 12 lat — pół opłaty; za niemowlęta do 1 roku — ryczałt w wysokości 40 dolarów, ew. 962 zł w klasie I, wzgl. 20 dolarów lub 481 zł w klasie turystycznej. Wszelkich bliższych informacji udzieli Pani na miejscu w Warszawie oddział PLO mieszczący się przy ul. Hibnera 3. Łączymy wzajemne pozdrowienia.

TOMASZ PLACKOWSKI, BIAŁYSTOK. Roczniki flot pt. „Weyers Flottentaschenbuch" wydawane są przez wyd. J. F. Lehmanns Verlag, München 15, Paul-Heyse-Strasse 26/28 (NRF). W Polsce można ew. otrzymać to wydawnictwo w Warszawie, w Głównej Księgarni Technicznej przy Świętokrzyskiej (róg Mazowieckiej), która sprowadza co roku pewną, ograniczoną ilość egzemplarzy. Pozdrowienia.

KAZIMIERZ DUDEK, KŁODZKO. Plany żaglówki klasy „Cadet" nabyć można w Polskim Związku Żeglarskim, Warszawa, Chocimska 14. Na okładce, o którą pytacie, znajduje się zdjęcie jachtu klasy „Pirat". Niemiecki pancernik „Gneisenau", uszkodzony i wycofany ze służby, znajdował się w Gdyni i tu pod koniec wojny (28.III.1945) został przez Niemców złośliwie zatopiony w wejściu do portu; wrak wydobyło 1951 r. Polskie Ratownictwo Okrętowe i oddało do pocięcia na złom. Lotniskowiec „Graf Zeppelin" nie został do końca wojny ukończony; w 1945 roku uległ zatopieniu przez własną załogę w Szczecinie; wydobyła go następnie i zabrała Marynarka Radziecka. Ciężki krążownik „Admiral Hipper" uległ zniszczeniu przez własną załogę 3.V.45 na doku w Kilonii; pocięto go następnie na złom. Stary pancernik „Schlesien", służący w Kriegsmarine jako okręt szkolny, został zatopiony przez własną załogę 3.V.1945 na redzie Swinoujścia; w latach pięćdziesiątych wrak pocięło PRO na złom. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

MAREK RUSEK, OLSZTYN. Zgodnie z Waszą prośbą, zamieszczamy poniżej szkice przedstawiające banderę i proporzec angielskiej marynarki wojennej. Kreski poziome symbolizują kolor niebieski, pionowe — czerwony. Życzymy powodzenia w budowie modelu kutra torpedowego typu „Dark".





MIECZYSŁAW JÓZEFOWSKI, DARŁOWO. Plany szkutnicze jachtów klasowych sprzedaje i wysyła Biuro Polskiego Związku Żeglarskiego, Warszawa, ul. Chocimska 14. Można tam otrzymać plany następujących jednostek: **Cadet** wręgowy (100.— zł), **Cadet** bezwręgowy (100.— zł), **Omega** (150.— zł), **Delta** (150.— zł), **Pirat** (150.— zł), **Słonka** (150.— zł), **5-0-5** (150.— zł), **FD** (150.— zł), **Hornet** (150.— zł), **Finn** (150.— zł), Monotyp **KV** (200.— zł), **Star** (200.— zł), **Dragon** (250.— zł) i **Grzywacz** (300.— zł). Pozdrowienia.

ROMUALD KISIEL, KUŹNICE. Na temat polskich statków oraz ich nazw najlepiej poinformuje Was książka J. Micińskiego i S. Kolickiego „Pod polską banderą", którą omawiamy w bieżącym numerze. Można ją nabyć w każdej większej księgarni. O innych książkach o tematyce morskiej możecie się dowiedzieć z naszego stałego przeglądu morskich nowości wydawniczych (w każdym numerze na str. 30). Okręty „Piorun" i „Orzeł" oddawna już nie istnieją. Pierwszy zwrócony został po wojnie marynarce brytyjskiej, drugi zaginął w 1940 roku. Sprawy przyjęć do marynarki wojennej załatwiają Wojskowe Komendy Rejonowe — redakcja nic do tego nie ma. Wzajemne pozdrowienia.

MIECZYSŁAW KORDUS, POZNAŃ. Statek żeglugi przybrzeżnej „Wanda" istnieje do dziś i nadal pełni latem służbę na Zatoce Gdańskiej. W ubiegłym sezonie letnim był „detaszowany" do obsługi ruchu turystycznego między portami wybrzeża środkowego. Dane taktyczno-techniczne pancernika szkolnego „Schleswig Holstein" były w okresie II wojny światowej następujące: zbudowany w latach 1905—08, Germania-Werft, Kilonia, przebudowany w latach 1925 i 1936; wyporność 13 200 (14 300) ton; szybkość 18 węzłów; 4 działa 280 mm, 10 dział 150 mm, liczne działa i działka plotn.; pancerz pokładowy 67—40 mm, na linii wodnej 240—100 mm; zasięg 5 900 Mm przy 10 węzłach, 17 000 KM; wymiary 126 x 22,2 x 7,7 m; 725 ludzi załogi. Angielski pancernik „King George V" został oddany nie tak dawno na złom. Jego charakterystyka była następująca: zbud. w latach 1937—40, Vickers-Armstrong, Newcastle; 35 000 (45 000) ton; 27 węzłów; 10 dział 356 mm, 16 dział 132 mm plotn., kilkadziesiąt działek 40 mm plotn. oraz kilkanaście 20 mm plotn., pancerz na linii wodnej 406 mm; 110 000 KM, wymiary 227 x 31,4 x 8,4 m; 1 900 ludzi załogi. Na resztę pytań odpowiemy innym razem. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

PIOTR MARCHOWIECKI, WARSZAWA. Zdjęcia wszystkich trzech transatlantyków, o które zapytujesz w liście, zamieszczaliśmy w „Morzu" wielokrotnie i z pewnością zamieścimy jeszcze nie raz. Poproś ew. Tatusia, by Ci kupił książkę „Pod polską banderą" — są tam sylwetki w skali 1 : 1000, dane techniczne oraz krótkie „życiorysy", m. in. tych jednostek, które Cię interesują. Serdeczne pozdrowienia.

DANIELEWSKI, GDYNIA. Francuski pancernik (okręt liniowy) „Richelieu" został nie tak dawno wycofany ze służby i pełni rolę hulku szkolnego. Jego dane taktyczno-techniczne z lat 1956—57: zbudowany w latach 1935—40, przebud. w 1943 r.; wyporność 38 500 (48 500) ton; szybkość 30 (32,5) węzłów; uzbrojenie — 8 dział 380 mm, 9 dział 152 mm, 12 dział 100 mm plotn., 60 działek 40 mm plotn., 14 działek 20 mm plotn.; pancerz pokładowy 170 — 40 mm, na linii wodnej 400—225 mm; zasięg 10 000 Mm przy 14 węzłach, 150 000 KM; wymiary 248 x 33,1 x 9,6 m; 1 670 ludzi załogi. Trawler rybacki „Merkury" został w ub. roku wycofany ze służby w „Dalmorze" i oddany do kasacji. Jego dane były następujące: poprzednie nazwy — „Van Oost" i „Tourmaline"; zbudowany w 1926 r., stocznia Cook, Welton & Gemmell, Ltd., Beverly (W. Brytania); 352 BRT, 139 NRT; wymiary 46 x 7,3 x ok. 3,9 m; 1 maszyna tłokowa potrójnego rozprężania 3-cylindrowa, 600 KM, 1 śruba, 10 węzłów; ok. 22 ludzi załogi. Pozdrowienia.

EDWARD LUTYŃSKI, BYDGOSZCZ. W sprawie przyczyny zatonięcia podczas II wojny światowej polskiego transatlantyka „Piłsudski" istnieją dwie wersje: wg jednej, którą reprezentuje m. in. kpt. ż. w. Karol Borchardt, starszy oficer „Piłsudskiego" w jego ostatniej podróży i autor znanej książki „Znaczy kapitan" — statek padł ofiarą torped z niemieckiego okrętu podwodnego; wg drugiej wersji, do której skłania się m. in. redaktor Jerzy Pertek, autor książki „Druga mała flota", stanowiącej historię PMH w II wojnie światowej — „Piłsudski" zatonął na minach. My uważamy, że sprawa jest rozstrzygnięta i nie ma o co się spierać. Mianowicie, w numerze lutowym z 1960 roku zachodnioniemieckiego dwumiesięcznika „Marine Rundschau", w dziale „Dokumentation" znajduje się wykaz rajdów minowych niemieckich niszczycieli ku wschodnim wybrzeżom W. Brytanii oraz wykaz strat poniesionych przez Aliantów na polach minowych postawionych przez te niszczyciele. Wg tego źródła, którego wiarygodność w zakresie takiej tematyki jest raczej stuprocentowa, polski motorowiec pasażerski „Piłsudski" zatonął 26.XI.39 w odległości 26 Mm od Outer Dowsing, na minach postawionych w dniach 18-19.XI 1939 w rejonie ujścia rzeki Humber przez niemieckie niszczyciele „Hans Lody", „Friedrich Eckoldt" i „Hermann Künne". Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.



W pewnych chwilach pokład stawał dęba — o, tak właśnie.

ROZWIĄZANIE QUIZU FOTOGRAFICZNEGO Z NR 2/62 „MORZA"

1 — F — Fregata
2 — J — Okręt liniowy
3 — C — Awizo
4 — I — Karawela
5 — D — Galeon
6 — A — Dżonka
7 — G — Kliper
8 — B — Okręt Wikingów
9 — H — Szkuner
10 — E — Triema

Nagrody książkowe otrzymują: Bolesław Dąbrowski — Gdańsk, Wiesław Adamczyk — Pabianice, Jerzy Biernacki — Warszawa, Jerzy Szynaka — Nowe Miasto Lub., Adam Skonieczny — Piła, Jerzy Pisz — Szczecin, Zofia Zdun — Gdańsk, Henryk Myśliwek — Swieradów Zdrój, Witold Waluś — Kraków, Witoldas Putra — Kowno, ZSRR, J. Kovas — Kowno, ZSRR, Helmut Mühlbauer — Rostock, NRD, B. Birk — Tartu ZSRR, W. Seleznow — Archangielsk, ZSRR, Jan Aleksandrowski — Wrocław.

Książki zostaną wysłane pocztą.

MORZE



REDAGUJE ZESPÓŁ: ALINA AZEMBSKA (red. nacz.), JERZY MICIŃSKI, JANUSZ WOLNIEWICZ, BOGDAN BERSZ (kier. graf.)

ADRES REDAKCJI: WARSZAWA, UL. WIDOK 10, TEL. 698-01, GDYNIA, UL. WASZYNGTONA 34, TEL. 21-33-31

WYDAWCA: PP WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Nie zamówionych materiałów redakcja nie zwraca.

Cena w prenumeracie kwartalnej zł 9.—, półrocznej zł 18.—, rocznej zł 36. — ⊙ Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przynajmniej kwartalną przyjmuje urząd pocztowy lub listonosz doręczeniowego rejonu abonenta, do dnia 10-go w m-cu poprzedzającym kalendarzowy okres zamawianej prenumeraty.

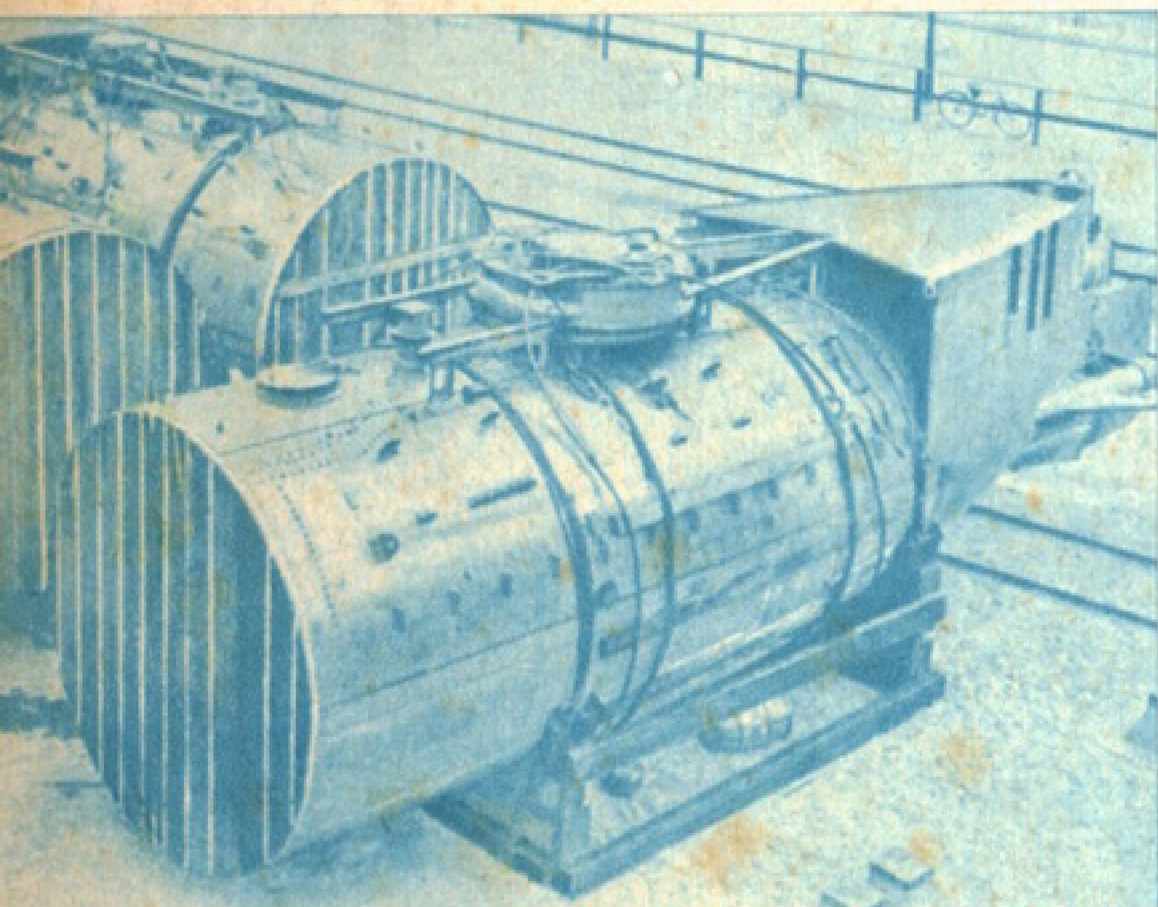
Druk: Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" Warszawa.

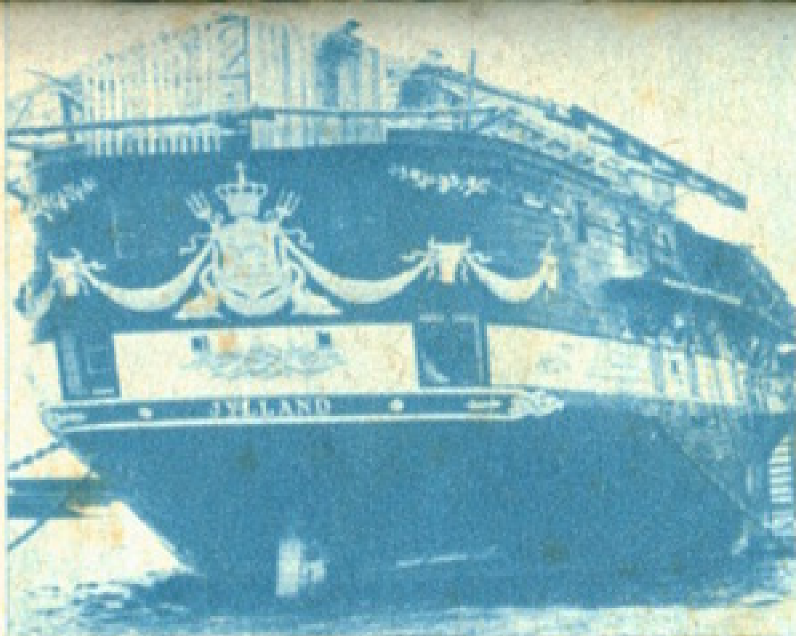
H-55 Zam. 2013/C

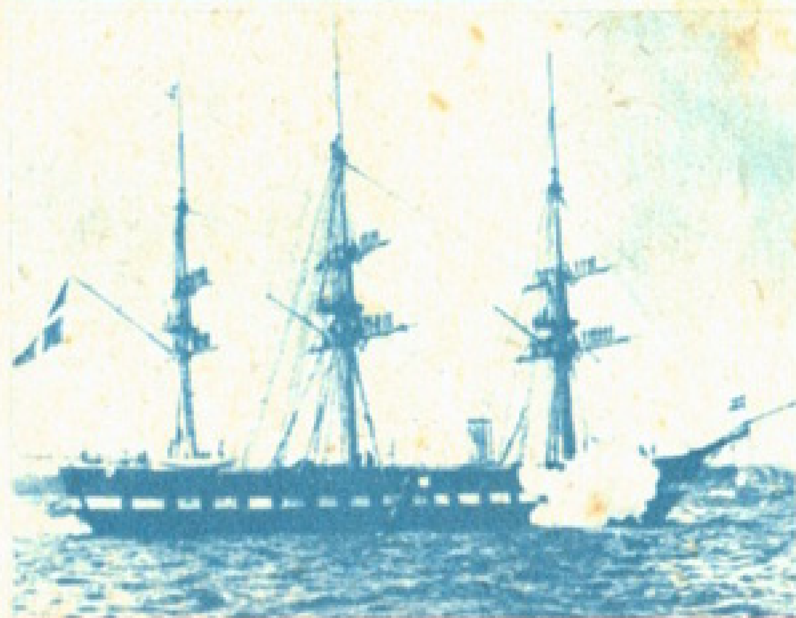


Zawartość przesyłki: okręt podwodny

Różne rzeczy można przesyłać, ale na ogół nie zdarza się często, by przesyłano komuś... okręty podwodne. Uczyniły tak swojego czasu, jeszcze przed I wojną światową, Stany Zjednoczone A.P., ekspediując do Rosji – w częściach – serię zakupionych przez carską marynarkę okrętów podwodnych o wyporności po 450 ton. Ciekawe zdjęcie, przedstawiające część tych niezwykłych przesyłek, zamieszczamy obok.







STULETNI WETERAN

Do grona zabytkowych, odrestaurowanych okrętów wojennych, przybędzie wkrótce duński okręt liniowy „Jylland". Duńczycy pozazdrościli najwidoczniej Anglikom ich „Victory", Szwedom „Vazy" i postanowili doprowadzić do dawnej świetności swego „Jyllanda" – ostatni drewniany okręt wojenny istniejący aktualnie na świecie.

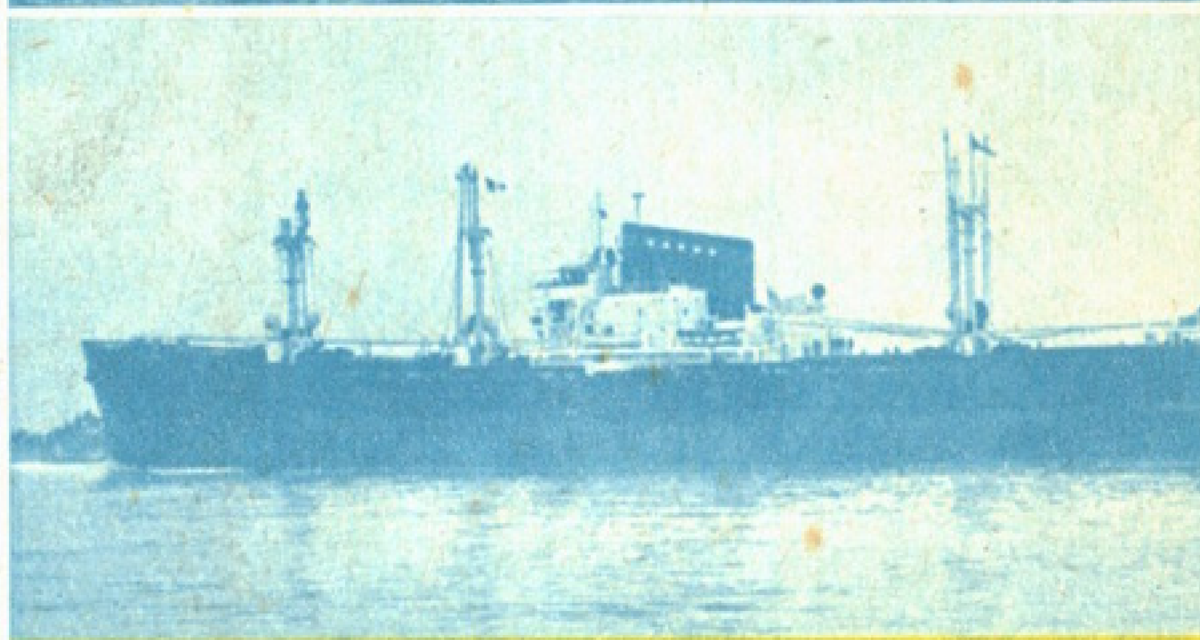
A oto jego historia. Budowę „Jyllanda" rozpoczęto w 1857 r., do służby jednak wszedł on dopiero w 1861 r., liczy więc sobie obecnie 101 lat. Swój pierwszy chrzest bojowy otrzymał już 1864 r. podczas wojny z Turkami w walce z austriacką eskadrą w pobliżu Helgolandu. Była to pierwsza bitwa z udziałem parowych okrętów wojennych na Morzu Północnym, a jednocześnie ostatni ważniejszy występ okrętów drewnianych napędzanych siłą wiatru.

Po dniach bojowej chwały używany był jako hulk w wojennym porcie Kopenhagi, a następnie sprzedany na rozbiórkę do Niemiec. W ostatniej niemal chwili oszczędzili mu tego smutnego losu dwaj duńscy miłośnicy starych okrętów, którzy odkupili wrak i rozpoczęli akcję zbierania potrzebnych na renowację funduszów.

Podczas I wojny światowej stary liniowiec powrócił do służby jako okręt radiowy, którego wysokie maszty świetnie nadawały się do zawieszenia anten. W okresie międzywojennym „Jylland" służył jako hotel dla wycieczek odwiedzających Kopenhagę. Okupacja Danii przez hitlerowców zamieniła stary okręt wojenny w więzienie, gdzie gestapo trzymało swoje ofiary. Wreszcie, po ostatniej wojnie, w czasie kilkuletniej dyskusji zapadła ostateczna decyzja przywrócenia „Jyllandowi" jego dawnej krasy. Obecnie okręt zakotwiczony jest w Aebetoft (wschodnie brzegi Jutlandii), gdzie poddawany jest zabiegom renowacyjnym. Duńczycy oczekują, że stary liniowiec stanie się jedną z większych atrakcji turystycznych.

METAMORFOZY OKRĘTÓW I STATKÓW

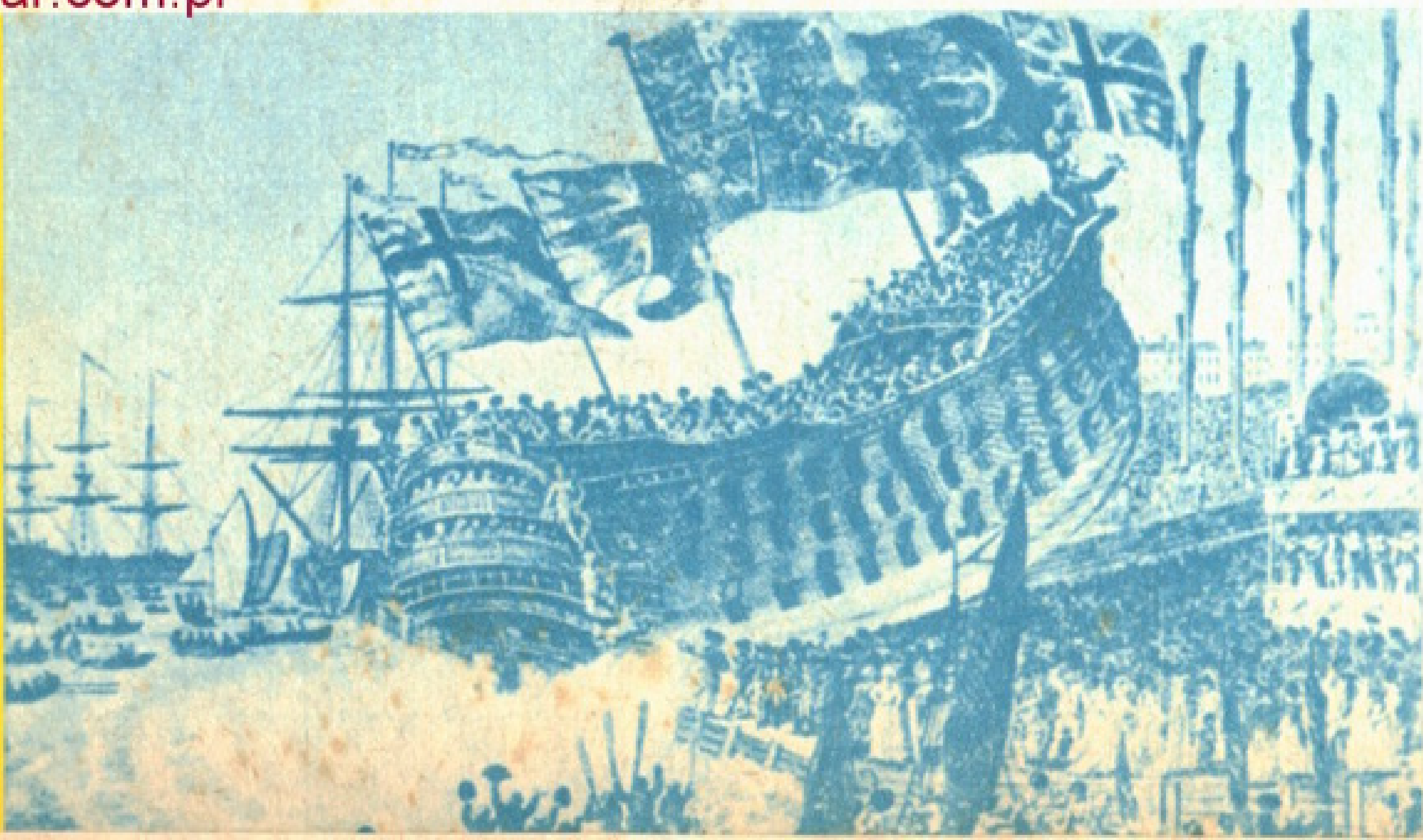




Jako pozostałość z okresu II wojny światowej, we wszystkich niemal flotach handlowych świata egzystują jeszcze liczne statki seryjnej, wojennej produkcji amerykańskiej typu „Liberty". My też mamy w PMH dwanaście takich jednostek. Statki typu „Liberty" są prymitywnymi, powolnymi parowcami o nośności około 10 000 ton. Ich wygląd na ogół zawsze jest jednakowy, łatwy do zidentyfikowania – taki właśnie jak na zdjęciu górnym. Ale i zdjęcie dolne również przedstawia statek typu „Liberty". Ostatnio cztery jednostki z tej serii, pływające pod banderą burmańską, przebudowano we Francji na motorowce. Przy okazji zafundowano im potężne, nowoczesne kominy, które tak radykalnie zmieniają sylwetkę.

Wodowanie „z myszką"

Chyba już nie ma w Polsce człowieka, który by nie widział wodowania statku — jeśli nie w rzeczywistości, to przynajmniej na zdjęciu, w kinie czy w telewizji. Może więc ciekawe będzie porównanie dzisiejszych „narodzin statku" z reprodukowaną obok ryciną, przedstawiającą wodowanie angielskiego okrętu przed dwustu mniej więcej laty. Jak widać – ogólnie rzecz biorąc — uroczystość przebiegała tak samo, jak dziś — z galą, wiwatami, trybuną honorową i ściskiem wśród publiczności. Tylko okręt „troszkę" się różni od naszego dziesięciotysięcznika.



MEDAL ZA URATOWANIE

Mija właśnie pięćdziesiąta rocznica słynnej katastrofy angielskiego transatlantyka „Titanic", która pochłonęła 1 518 ofiar. Jak wiadomo, choćby z filmu na ten temat, wyświetlanego ostatnio na naszych ekranach, 711 rozbitków, przeważnie kobiet i dzieci, ocalił statek „Carpathia". Dotarł on na miejsce katastrofy jako pierwszy, w 2 godziny po zatonięciu „Titanica", i przeprowadził bardzo sprawną akcję ratunkową, co w głównej mierze stanowiło zasługę kapitana Rostona. Dowódcy oraz załodze „Carpathii" wręczone zostały, w jakiś czas później, od uratowanych pasażerek „Titanica" — medale pamiątkowe, wybite w złocie, srebrze i brązie. Reprodukujemy powyżej obie strony takiego medalu.

